**Fourteenth Loksabha**

**Session : 7**
**Date : 01-03-2006**

**Participants : Reddy Shri S.P.Y.,Yadav Shri Ram Kripal,Kathiria Dr. Vallabhbhai,Shivanna Shri M,Bellarmin Shri A.V.,Bhavani Rajenthiran Smt. M.S.K.,Jha Shri Raghunath,Chavda Shri Harisinh,Kumar Shri Shailendra,Singh Shri Ganesh,Kharventhan Shri Salarapatty Kuppusamy,Ananth Kumar Shri ,Patil Shri Shriniwas Dadasaheb,Nambadan Shri Lonappan,Barman Shri Hiten,Joshi Shri Prahlad,Acharya Shri Prasanna,Abdullakutty Shri A.P.,Budholiya Shri Rajnarayan,Gangwar Shri Santosh Kumar,Kripalani Shri Srichand,Pal Shri Rupchand,Singh Shri Chandrabhan Bhaiya,Suman Shri Ramji Lal,Kaswan Shri Ram Singh,Yadav Shri Anirudh Prasad (Sadhu),Goyal Shri Surendra Prakash,Gowda Dr. (Smt.) Tejasvini,Channappa Shri Kunnur Manjunath,Karunakaran Shri P.,Baitha Shri Kailash,Rana Shri Kashi Ram,Patil Shri Jaisingrao Gaikwad,Ponnuswamy Shri Mohan,Sen Smt. Minati,Singh Shri Bijendra,Bisen Shri Gauri Shankar Chaturbhuj,Gawali Kumari Bhavana Pundlikrao,Hamza Shri T.K.,Bhargav Shri Girdhari Lal,Chatterjee Shri Santasri,Khaire Shri Chandrakant Bhaurao,Mehta Shri Bhubneshwar Prasad,Patel Shri Dahya Bhai V.,Khanduri AVSM,Maj.G Bhuwan Chandra,Mahto Shri Tek Lal,Choudhary Shri Nikhil Kumar**

>

Title : Combined discussion on Railway Budget and Demand for Grants on Account- Railways , yet to be concluded.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, we will take item nos. 11 and 12 together. Time allotted for discussion on Railway Budget is 12 hours.

Motion moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, *on account*, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2007, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

* Moved with the recommendation of the President.

SHRI ANANTH KUMAR (BANGALORE SOUTH): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir. I rise to participate in the discussion on the Railway Budget. … (*Interruptions*) Sir, we have just started the debate and the Railway Minister is going away from the House. … (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI SHRIPRAKASH JAISWAL): There are two Ministers of State for Railways sitting here. … (*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : He should face the reality. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Ministers of State for Railways are here.

… (*Interruptions*)

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, he is initiating the debate. How is it that the Minister is leaving now? … (*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : At the outset, the Railways should be given the vision and not the politics. Unfortunately, this Railway Budget presented by Shri Lalu Prasad … (*Interruptions*)

Sir, I rise to participate in the debate on the Railway Budget. Railways should be driven by and Railway Budget should be driven by a vision statement and vision document, but unfortunately, this Railway Budget is being driven by politics. I somehow feel that Shri Lalu Prasad's politics is off the track and his Railway Budget is also off the track.

**14.48 hrs.** (Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

Yesterday in his Budget Speech, hon. Finance Minister has said that for this UPA Government, three things are important - growth, equity and social justice. But this Railway Budget does not have any direction of overall development and it does not have any social justice. विकास और सामाजिक न्याय साथ-साथ होना चाहिए। लालू जी की रेल में आम आदमी परेशान है और खास आदमी ही मेहमान है।

**श्री राम कृपाल यादव (पटना) :** आपकी बात जमी नहीं है।

**श्री अनंत कुमार :** मैं बताऊंगा कि क्या जमा है?

Railways are the lifeline of the country. Yesterday the Finance Minister was telling that GDP of the country should grow from 8.1 per cent to 10 per cent. The basic question before us is whether the hon. Railway Minister is considering Railways as a commercial transport system, organisation or a major instrument of development, social justice and national integration. The Budget he has presented before this august House

is directed towards two major threats.One is the airways challenge, and the second is the competition from road transport. It cannot be called as the Rail Budget, but it can be called as the Rail Freight Budget.

When I was going through his proposal regarding the *aam aadmi,* the *garib aadmi* and *kisan,* he has said that he is going to introduce dynamic fare policy. I quote :

> "…As per this policy, the rates for non-peak season, non-premium service and empty flow directions will be less than the general rates, and rates for peak season and premium services could be higher than the normal… "

It is not his innovation. This means, whenever it is peak season even the ordinary passenger in second class ordinary coaches will have to pay more. But let us go 50 years back. In 1956, Shri Lal Bahadur Shastri presented the Rail Budget. According to *the Hindu,* Shri Shastri, who presented the Railway Budget for 1956-1957, made no new proposal in regard to passenger fares. He said that it was the intention of the Government to abolish the existing 'third class' and rename it as 'second class' with sleeping accommodation in one or two separate coaches.

Shri Lalu should have remembered Shri Lal Bahadur Shastri, and his contributions to the dynamic fare policy. The report further states that : "He also announced that the Railways would in future issue concessional return tickets for the general public at one and a half times the single ticket fare between July 15 and September 30 each year. The return tickets would be issued for distances over 300 miles and with a graded period of availability varying with the distance." This innovative idea for the sake of *aam aadmi,* for the sake of *garib aadmi* was mooted by our former Prime Minister Shri Lal Bahadur Shastri. He did not moot this idea for the sake of the airway challenge because aviation companies are reducing their prices. The aviation company fares are dynamic, and the Railway fares are static. But Shri Lal Bahadur Shastri introduced this dynamic fare policy with a human face, and with a concern for the common public.

I also want to bring to the kind notice of Shri Lalu what Shri Madhu Dandavate said in his Rail Budget. I am doing so because I want to uncover his mask. हमें अभी तक लग रहा था कि लालू जी की सोच बदल गई है। लेकिन अब यह हमें स्पट हो चुका है कि लालू जी की सोच नहीं बदली है। वह गरीब आदमी का नाम लेते हैं और खास आदमी के साथ रहते हैं।

Shri Dandavate while presenting his Budget said :

"Hon. Members of this House are aware of the new shift in the emphasis on provision of more and more amenities to the common passengers in preference to the affluent classes. In pursuance of this policy, I propose to provide a few more amenities to passengers in the coming months…"

> "…in order to remove complaints from the lack of supply of drinking water in the trains, I propose to make special arrangements to ensure that all important trains will have the arrangement of water supply in the trains apart from water supply being arranged at the stations where the trains halt. For this purpose, I have decided that in all Mail and Express trains,

drinking water will be provided in earthen pots, *matkas* and *surahis* with the facility of earthen tumblers and *khullars*...”

आपका कुल्लड़ और खादी कहां है? आपने कुल्लड़ और खादी भी छोड़ दिया और और एयर कंडीशन साइबर कैफे में घुस गए।

“…While this should add to the convenience of the travelling public, especially during the hot weather, it will also provide an incentive to the cottage industries manufacturing potteries in consonance with the new industrial policy of the Government.”

आपने कुल्लड़ और खादी दोनों छोड़ दिए। आपने सन् 2004 के बजट में जिक्र किया, लेकिन आप ये दोनों छोड़ कर एयर कंडीशन साइबर कैफे में घुस गए।...(व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव** : आप ट्रेन में नहीं चलते हैं, जहाज में चलते हैं।

SHRI ANANTH KUMAR : I want to mention another former Railway Minister’s proposal regarding ‘*aam aadmi*’. Shri George Fernandes, when he was the Railway Minister, said:

“It is my conviction that the reconstruction of our country must aim at a certain level of egalitarianism. The existing disparities between the rich and the poor must be reduced to make that possible. Perhaps, nowhere else is this gap between the rich and the poor so markedly manifest as on the Railway system where alongside the luxurious air-conditioned first class is displayed the misery of those who have to travel in overcrowded second class coaches and even on roof tops after having paid for the tickets. It is as much to create an egalitarian atmosphere as to provide more accommodation in trains that I have decided to curtail production of first class coaches and build more of second class coaches with cushioned seats. But production units have been directed not to undertake any further manufacture of first class coaches except those on the assembly line whose configuration cannot now be altered. All new coaches from now on will be either second class general or sleeper coaches or air-conditioned coaches mainly comprising sleeper coaches and chair cars. This decision alone will provide over 15,000 additional seats during the next two years.”

Whatever Budget Lalu ji has presented यह दुकानदारी बजट है। Without *rashtravadi* vision, he cannot be coming to the rescue of the *‘aam aadmi*’ or ‘*garib*’. I want to remind him, through you, in this august House, that his dear friend, the former Railway Minister, and who is now the hon. Chief Minister of Bihar, in his Railway Budget, introduced *Jan Sadaran* Express from Delhi to Patna. *Jan Sadaran* Express is a super-fast Express, as you very well know, with unreserved compartments. But I do not know what are the proposals of Lalu ji for the common man, for the *aam aadmi* and for the *garib*. He has come out with a new and novel idea, which is a cruel joke, of a fully air-conditioned *‘Garib Rath*’. I was talking to the Railway authorities about this.

**15.00 hrs.**

I was talking to the Railway authorities. According to them, the fare from Delhi-Patna on the *Garib Rath,* with 25 per cent concession as proposed by the hon. Railway Minister in this august House, would come to about Rs.600. The ordinary train fare between Delhi and Patna is Rs.200. When *aam aadmi* and *garib aadmi* cannot afford to buy an ordinary ticket of Rs.200 to travel, how can he pay Rs.600, three times higher, and travel in the *Garib Rath?* इसलिये आप उसका नाम बदलिये। आपने अमीर के लिये सस्ता रथ और गरीब के लिये महंगा रथ, यह नया नाम रखा है। यह गरीब रथ नहीं है।

What is the profile of railway passengers in the country? The hon. Railway Minister must be well aware of it. According to his own Budget speech, 1,60,00,000 people travel everyday on trains in the country. Out of them, 1,25,00,000 people, that is 80 per cent, are ordinary, second-class passengers. Only 35 lakh people, that is 20 per cent of the total commuters, are upper-class passengers. I do not see any proposal for improving their amenities, for improving their facilities.

Why did I mention the Budget speeches of Shri Lal Bahadur Shashtri, Shri George Fernandes, Shri Madhu Dandavate and Shri Nitish Kumar? That is because their budgets were directed towards the ordinary passenger. I still remember, in 1977 Madhu Dandavateji introduced all-cushion second-class compartments, first time ever in India, in Gitanjali Express between Howrah and Mumbai VT. Unfortunately, Laluji's budget proposals do not have anything for the *garib aadmi* or *aam aadmi.*

I was making a chart of fares. What about the fares? There is no fare reduction for second-class passengers. There is no fare reduction for ordinary class passengers. However, there is fare reduction for AC first-class passengers by 18 per cent, and for AC second-class passengers by 10 per cent. आम आदमी को क्या मिला, गरीब को क्या मिला?

You are going to commission architects to improve the aesthetics of railway stations. Fine! We welcome it. But, what about the waiting halls? How many waiting halls for second-class passengers are you going to construct? What is your proposal? There are no such proposals in this Rail Budget. Laluji was speaking of cybercafes. Cybercafes are welcome; we need to have forward looking but caring policies. But, what about toilets at railway stations? Railway stations are divided into A, B, C and D categories. You are taking care of railway stations of only A and B categories. What about C and D category railway stations? What will happen to them?

In the budget proposals the Minister has stated that ultra modern LHB design coaches with world class amenities will be introduced for Shatabdi and Rajdhani trains. We welcome it. But, what about the second-class unreserved coaches? What upgradation are you going to make in them?

In the last two years of Lalu ji's administration, unfortunately there is an emerging dichotomy. Mails, express trains, super fast trains, Shatabdi trains and long distance trains are getting precedence. At the same time, ordinary trains, passenger trains, mofussil trains and the short distance trains are getting reduced. Please explain this situation to the country. If you say that 80 per cent of the commuters, that is, 1.25 crore commuters are using the railway service a day and if you saying that you are for *aam aadmi* and *gharib aadmi*, why is this happening? Why is this dichotomy?

I am going to ask a very straight question. In the Budget proposal, the hon. Minister has said about e-reservation of the tickets in AC II, AC I and I Class, for which the additional charge is Rs.15; whereas for the ordinary and second class passengers, because of the hunger of Lalu ji for *aam aadmi* and *gharib*, it is Rs.20. It is Rs.20 for *aam aadmi* and *gharib.* We want information technology; we want e-governance. E-governance and information technology have already become a globalised phenomena. There is globalisation in those fields. But what we need is democratization. It should reach more and more people. But because of your discrimination, I do not think, anything will reach the common man. Therefore, I do not see any hope for the common man or the poor man in Lalu ji's rail. The entire cream - super fast express trains, fast express trains, Shatabdi trains, Rajdhani trains - has been given to the *khaas aadmi.*

I want to narrate an incident. In February, 1989 a super fast train, Shatabdi, has been introduced between Delhi and Bhopal and the distance is 705 kms. In 1989, this super fast train used to take 7 hours, 40 minutes to reach Bhopal from Delhi. Take out the time-table to know as to how much it takes now, in 2006. It takes eight hours, 10 minutes. Why has the travel time increased after 16 years? What is the answer? What has happened to your superfast train? What has happened to your Shatabdi? What has happened to the speed of 130 or 150 kms. per hour? The answer is that you very well know that the traffic congestion is more. There is no growth of infrastructure as in civil aviation sector. Instead of 175 landings and take offs seven years back, now, we are handling 575 landings and take offs. Consequently, the infrastructure has not grown. The same thing is happening in Railways too.

Therefore, he is not going to give us the faster trains merely by making announcements about the express, super fast, Shatabdi and Rajdhani trains. Why is he then making announcements like this? I think, there is a trick behind all this. By announcing, he is converting ordinary trains and passenger trains into fast and super fast trains to get more money. Just by changing the name-plates from ordinary to fast or super fast or mail to express trains, they will accrue more revenue. The cost of the tickets will be higher. Therefore, it is an anti-people, anti-commuter, anti-poor and anti-common man Railway Budget.

Secondly, I also want to dwell on another important issue of 'derailed promises'. I will tell you how, every promise that he has made in the last two years, has derailed. The hon. Railway Minister has placed the Performance and Outcome Budget of Railways for 2006-07. What is the performance of Railways for 2004-05, 2005-06? What has happened to what you had budgeted for or announced? When I go through this document of Outcome Budget, Annexure 'C', it is an eye-opener. It is unfortunate to note that for astounding number of projects, target dates of completion have not been fixed. What is the fun of it? Then what is the sanctity of the Budget? I want to highlight some of the issues zone-wise. In the case of Central Railways, four out of five projects of new lines totaling 458.4 kilometres out of 486.45 kilometres, the target dates of completion have not been fixed. If they cannot fix the target dates or TDC for 458.4 kilometres out of 486.45 kilometres, what are they going to do? In the case of gauge conversion of 359

kilometres between Meeraj and Lathur, the TDC has not been fixed. In the Eastern region, three out of five projects, the TDC has not been fixed for 476.75 kilometres. I can go on like this. For Northern Railway, the TDC has not been fixed for six special projects totaling 336.38 kilometres. The North-Eastern Railway and the North-East Frontier Railway are the main concern for this Government. That is their main claim. The hon. Prime Minister, day in and day out, comes out with a statement that his Government is ever ready to serve the North-East. The TDC has not been fixed for three out of four projects of new lines totaling 90 kilometres out of 101.89 kilometres. That means, they are going to complete only eight kilometres. This is the concern for the North-East!

There is a ROB on a national highway which has not been completed.

No TDC has been fixed for that. Then, for North-East Frontier Railway also, on four out of eight projects, totalling 321.50 kilometres, TDC has not been fixed.

MR. CHAIRMAN : Mr. Ananth Kumar, how much more time would you take?

SHRI ANANTH KUMAR : I would conclude within 10 minutes.

MR. CHAIRMAN: There are a large number of speakers from your party. Try to conclude as early as possible.

SHRI ANANTH KUMAR : Sir, similar is the position about Southern Railway, South Central Railway, Western Railway, East Central Railway, East Coast Railway, North Central Railway, where no TDC has been fixed. For Mumbai, these four important projects are: Santa Cruz Borivili – Fifth Line; Thane-Mumbra -- Fifth Line; Bhandup-Thane –Sixth Line; and Thane-Vashi in New Mumbai.

Similarly, for South Western Railway, about new lines, on four out of six projects, the target date of completion has not been fixed. They are: Kottur-Harihar *via* Harpanahalli -- 65 kilometres; Hubli-Ankola -- 167 kilometres; Bangalore-Satyamangalam --260 kilometres; Shimoga-Talguppa line; and Bijapur-Gadak, where nothing has been fixed.

I want to give you the total because I have worked on the Outcome Budget. On 5,000 kilometres of new lines and 2,500 kilometres of gauge conversion, which had been started by the NDA Governemnt, they have not fixed the target date of completion. If they cannot fix the target date of completion for 5,000 kilometres of new lines and 2,500 kilometres of gauge conversion, then what is this Performance Budget?

Sir, in 2004, the hon. Railway Minister came out with one document: "Integrated Railway Modernisation Plan, 2004". I would like to know what has happened to that Integrated Railway Modernisation Plan. Have they buried it? Why have the shelved that Integrated Railway Modernisation Plan in November, 2005?

They very well know that there were two corridors. One was Delhi-Howrah *via* Patna. And, the other was the Bullet Train Corridor. This was the promise that they wanted to run the Bullet trains. They wanted to commission the Delhi-Chennai by 2009. But what has happened to that project? If at all, they want to take on the air challenge, it was already there in Vajpayee Government's Agenda, to provide the Bullet trains in this country.

Sir, during 1964 in Japan, from Tokyo to Osaka; during 1981 in France, from Paris to Lyons; from London to Barcelona; London to Marseilles, 300 kilometres per hour speed Bullet trains were there with special corridors. Even Taiwan, which is a small island country, is having a Bullet train.

Sir, there was a proposal in 2004 to have a Bullet train between Mumbai and Ahmedabad. Rathwaji, is present here; he must be aware of it. But now, the whole Budget has become Lalu-Velu Budget. There is so much of regional imbalance. We are happy about the new trains for Bihar, Patna. Trains have gone to Tamil Nadu; that is also a happy thing. But there are no projects for Karnataka; there are no projects for Andhra Pradesh; there are no projects for Kerala; there are no projects for their comrade friends from West Bengal; there are no projects for Madhya Pradesh; and there are no projects for Rajasthan… (*Interruptions*)

SHRI RAM KRIPAL YADAV : How can you say that there are no projects?… (*Interruptions*)

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Earlier, Tamil Nadu had been totally neglected. There was nothing to Tamil Nadu… (*Interruptions*) You did not do anything during your time, for Tamil Nadu… (*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : What has happened to Mumbai-Ahmedabad project?… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No cross talks please.

SHRI ANANTH KUMAR : Sir, there was also a proposal in 2004 for the Third Track Survey. I would like to know what has happened to that Third Track Survey.

I would, therefore, urge upon the hon. Railway Minister that instead of increasing the speed of the trains -- Mail, Express, Superfast, Shatabadi – he should come out with Bullet Train Corridors one by one. It is high time that we launch bullet trains in our country.

Out of the 55 new trains that have been introduced, 15 of them go to Bihar. We are happy about it.

**श्री राम कृपाल यादव** : बिहार के लिए आपको पीड़ा क्यों हो रही है? बिहार को तो आपकी सरकार ने नैगलेक्ट किया हुआ था…(व्यवधान)

**श्री अनंत कुमार** : हम तो बिहार के लिए खुश हैं।…(व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव** : यदि आप बिहार के लिए खुश हैं तो आपको लालू जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहिए।…(व्यवधान)

**श्री अनंत कुमार** : हम तो वेलू जी और लालू जी को धन्यवाद दे रहे हैं।…(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Ananth Kumar.

*(Interruptions) ...**

SHRI ANANTH KUMAR : Twenty-one of the trains run only once a week. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Shri Ananth Kumar.

*(Interruptions) ...**

SHRI ANANTH KUMAR : Twenty-one of the trains run only once a week. अमान परिवर्तन के बाद, इसमें भी एक मज़ेदार बात हुई है।

---

* Not Recorded.

I want to bring this to the notice of two of our esteemed colleagues. Shri Lalu Ji has announced that there will be seven trains in 2006-07, like Nanded-Adilabad Passenger after gauge conversion. It is fine. But let us now look at gauge conversion aspect. Under gauge conversion in 2006-07, only Ajmer-Chhitaurgarh of Ajmer-Udaipur is mentioned, whereas the others are left out. Where are the rest? Why is he taking the country for a ride?

There is no track, but he has announced trains in those sections!

मुझे भी एक शेर आता है -"वाह रे लालू जी आपके खेल, जहां नहीं ट्रैक वहां पहुंचा दी रेल।"

He is not going to complete those seven gauge conversions, but he has announced trains for those sections in this Budget. He could have waited for the gauge conversion work to be completed.

**श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन'** : लालू जी आंखों में धूल झोंकने में माहिर हैं।

**सभापति महोदय** : अनन्त कुमार जी, आप 40 मिनट बोल चुके हैं और अभी आपकी पार्टी के 48 मैम्बर बोलने हैं, आप कृपया जल्दी खत्म कीजिए।

SHRI ANANTH KUMAR : During the NDA period, we came out with one of the watershed schemes, Special Railway Safety Fund. Atal Ji gave Rs.12,000 crore; and an amount of Rs.5,000 crore came from the passenger fare cess. There was a Green Box of Rs.17,000 crore for track renewal, signalling and various other safety measures. But this money is getting spent. What is the alternative? How are you going to continue this Green Box? As this House is aware, whatever money that is given through the Budgetary provision to the Railways is a loan in perpetuity. They will pay interest on it in the name of dividend. Whereas, this amount of Rs.12,000 crore , which was given by the NDA Government was not the loan.

I would request that they may make provisions for track circuiting. At present the Government is circuiting only 'a' and 'b' grade railway stations and not for 'c' and 'd'. During our regime we brought what is called as CAS, that is the Collision Avoidance System in all the aircraft. This Government has assured this House that as a safety measure it is going to bring anti-collision device based on GPS, satellite system. I do not know why it has not been brought for the entire country in one go.

There is no coordination between the Ministry of Railways and the State Governments. Our Andhra Pradesh friends will appreciate that the Velligunda train accident happened because of the non-

coordination. It is not mandatory for the State Government to inform to the railway authority if some dam or tank is breached or tracks are submerged. Therefore, I urge upon that this coordination, passing on this information, should be made mandatory for the sake of safety of the passengers.

Other important issue is that of security, the incidents of violence that are happening on the railways. The armed men looted passengers of the Lucknow-bound Pushpak Express from Mumbai, allegedly threw three persons out of the running train and raped a woman near Vidisha, 60 km. from Bhopal. Though the incident took place late last night, railway policemen of Madhya Pradesh and Uttar Pradesh were still squabbling today on who should investigate, each side claiming that the incident occurred after the train had crossed the area under their jurisdiction.

There were only two armed guards on the train when there should have been at least five.

In the second incident, a 20-year-old woman was allegedly raped on the Mumbai-bound Pawan Express by a ticketless passenger last night. Although the woman informed Igatpuri railway police, action was taken only after the train reached Kalyan on the outskirts of Mumbai.

In the third incident, a 19-year-old girl who boarded the Howrah-bound Toofan Express at Azamgarh in Uttar Pradesh yesterday was repeatedly raped in a First Class coupe. The girl lost consciousness and was found by Railway Police personnel when the train halted at Madhupur in Jharkhand this afternoon.

GRP personnel who had detained a vendor on the charge of suspicion, later made the train stop at Chittaranjan, the next station and took into custody three other vendors and a train ticket examiner. Another TTE had disappeared and the police were looking for him.

These are serious cases. What about the safety of the passengers in railways? What mechanism is the Government going to apply to safeguard the life and property and honour of railway passengers[R6]?

Lastly, I would like to touch the point regarding regional imbalance. I have already mentioned how the regional imbalance has been the main feature of this Railway Budget. Karnataka is one of the victims of this regional imbalance. Bijapur to Gadhak work has not been completed. Again Kottur to Harihar, Cuddalore-Chikmangalore, Chakleshpur-Hasan Bangalore *via*, Sravanabelagola, Sideli-Ankola-Bangalore-Satyamangalam *via* Kanakapura, these are all pending projects. Bidar-Gulbarga new line is pending.

The hon. Prime Minister has said many times that Bangalore requires a metro rail. During Atalji's tenure as Prime Minister and when Shri Advaniji was the Chairman of the Group of Ministers, we had a detailed project report for metro rails for Bangalore, Hyderabad and Ahmedabad. They are pending before the Union Government, especially for Bangalore metro rail, a paltry Rs.30 crore have been proposed in the Union Budget. Delhi Metro again which was conceived and implemented by the NDA Government under Shri Atalji and Shri Advaniji who had inaugurated it, for that project the sharing between the Government of India and the Government of Delhi is 50:50. When that is the sharing pattern for Delhi Metro, I think the same sharing pattern should be adopted for the metro rails of Bangalore, Hyderabad, Ahmedabad and Mumbai. Therefore, I urge that more money should be allocated in this Railway Budget for the metro rail transportation in various metropolitan cities.

As this Railway Budget is a rail freight budget, there is a mention of freight corridors. In that freight corridors also, there is a huge politicking which pains us. The Economic Survey has said that the high density network connecting four metro cities – Chennai, Delhi, Kolkata and Mumbai including its diagonals popularly called the Golden Quadrilateral has got saturated at most locations. Mumbai-Delhi and Mumbai Howrah route has very high capacity utilisation. It also says that additional freight corridor along with accelerated programme of containerisation could contribute towards increase in the share of Railways in non-bulk traffic and create capacities to meet the expected annual demand. Additional dedicated freight corridors are proposed in the first phase between Delhi-Mumbai and Delhi-Howrah. Delhi-Mumbai is 1340 kilometres and Delhi-Howrah is 1450 kilometre route. The Indian Railways has commissioned a feasibility study.

In the Railway Budget that has been presented to this House, the hon. Railway Minister has said that in the first phase of the Eastern corridor project, a separate freight corridor will be built from Ludhiana to Somnagar *via* Ambala to Saharanpur-Khurja-Allahabad. It will also be extended up to ports in West Bengal, as per traffic needs. But the traffic is there only. According to the Economic Survey, the eastern freight corridor starts from Kolkata and the western corridor starts from Mumbai JNPT.

He has further said and I quote:

> "At the appropriate time the Western corridor will start from Jawaharlal Nehru Port and will be routed *via* Vadodora, Ahmedabad, Palanpur, Jaipur and Rewari to Tughlaqabad and Dadri."

Why have these two important Western and Eastern freight routes not been taken? The hon. Railway Minister has taken one of the diagonals and I welcome that. But in the scheme of Golden Quadrilateral, for the freight routes, for the freight corridor, most important are the Western and the Eastern Corridors.

Our comrades वह अंदर हरा झंडा दिखाते हैं और बाहर लाल झंडा दिखाते हैं, वह अलग बात है। It is a clear case of politicking. The Railway Minister should have considered starting freight corridors from both the East and West coasts. This has not been done. Ultimately, the Budget that has been presented by Shri Lalu Prasad Yadav is short-sighted one, just like his politics. This Budget is off the track. There is no commitment for the *aam* and *garib admi.* It is only for *khaas aadmi.*

**श्री राम कृपाल यादव** : देश के 87 प्रतिशत लोग रेल से जाते हैं। ...(व्यवधान)

**श्री अनंत गंगाराम गीते** : कुल्हड़ कहां गया ? लालू जी कुल्हड़ से सीधे साइबर-कैफे में चले गये हैं।...(व्यवधान)

**श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन'** : वह कुल्हड़ कहां गया ?...(व्यवधान)

SHRI ANANTH KUMAR : It is only a *dukandar's* Budget of nibbling and playing with freight rates, and increasing axle freight package. But the Railways has a very major role to play in the national development activity. The Government needs to come out with a vision of 2020, at least for the next five years. This Budget lacks that vision. It is short-sighted and anti-people.

**सभापति महोदय** : अब आप समाप्त कीजिए। आपके पचास मिनट हो गये हैं।

SHRI ANANTH KUMAR : Sir, with these words, I would once again like to urge upon the Union Government, the UPA Government in general and the Railway Minister in particular to make the necessary corrections in the Budget and come before this House.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I have a list of 100 speakers. All are requested to speak according to the allotted time of their parties. Those who want to lay their speeches on the Table of the House, can do so. It will be treated as part of the proceedings.

**चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़)** : सभापति महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने रेल जैसे विाय पर मुझे बोलने का मौका दिया। वास्तविकता यह है कि जो इंसान जिस माहौल का होता है, उसके दुख-दर्द को पहचानता है। वास्तव में किसी भी सरकार और ि वभाग का बजट उस सरकार और उस विभाग के मंत्री की जनता के प्रति दायित्व निर्वहन और उसकी कार्य योजना को दर्शाता है। यह रेल बजट एतिहासिक है। इसमें किसी भी ऐसे पहलू को अछूता नहीं छोड़ा गया है जिसे रेल बजट प्रभावित करता है। बढ़ती हुई बिजली की दरें, बढ़ते हुए डीजल के रेट के बावजूद भी दो बार बजट पेश करने के बाद मालभाड़ा और किराये में वृद्धि नहीं की गई है। इसीलिए मैं लालू जी, यूपीए की सरकार और सोनिया गांधी जी को बधाई देता हूं कि इतनी विाम परिस्थितियों के बावजूद भी मालभाड़े में वृद्धि नहीं की गई है और न ही किराये में वृद्धि की गई है। इसलिए यह जनहितकारी बजट है। अभी मेरे साथी अनंत कुमार जी जो एक विद्वान साथी हैं, उन्होंने कहा था कि यह बजट न दूरदर्शी है और न इसकी दिशा है। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि यह दूरदर्शी भी है और इसकी दिशा भी है। इस बात के आंकड़े सिद्ध करते हैं कि 2004-05 का जो बजट था, उसके परिणाम क्या आए हुए हैं। मैं इस पर चर्चा करने के साथ रेल के इतिहास और उसकी भूमिका के बारे में सदन को बताना चाहता हूं कि रेल एक महत्वपूर्ण विभाग है। 153 र्वा पूर्व मुम्बई से ठाणे तक 21 मील की दूरी पर पहली बार रेल चलाई गई थी । लगभग 100 बरस बाद 31-3-2005 तक 63,455 किलोमीटर लम्बे मार्ग पर रेल अपना कार्य कर रही है। यही नहीं, आज की तारीख में 4,97,851 रेलवे के पास माल डिब्बे हैं, 4263 यात्री वाहन डिब्बे हैं और 7910 रेल इंजन परिचालित हैं। भारतीय रेल बड़े पैमाने पर यात्रियों और माल को लाने-ले जाने को लेकर पूरे देश की जीवन रेखा का मूल रूप ले चुकी है। आर्थिक, औद्योगिक, कृाि और सामाजिक विकास बड़ी सीमा तक भारतीय रेल पर निर्भर करता है।

मान्यवर, अभी अनंत कुमार जी कह रहे थे कि रेल बजट में दूर दृटि नहीं है। लेकिन मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि 2005-2006 के रेल बजट ने जनता के बीच जो विश्वास व्यक्त किया है इसीलिए जनता को आज का यह बजट दिशा भी देगा और उसमें अधिक विश वास व्यक्त करेगा। इसके अलावा यह प्रमाणित है कि पिछले र्वा के जो आंकड़े रेल विभाग द्वारा दिए गए हैं, वे अपने में प्रमाणित हैं और इस बात को सिद्ध करते हैं कि लालू जी का यह बजट भी सही, जनोपयोगी और महत्वाकांक्षी बजट है। इस रेल बजट के द्वारा भी जनता में एक बार फिर विश्वास व्यक्त किया गया है। 2005-2006 का रेल बजट काफी महत्वपूर्ण रहा है। इस अवधि में रेल द्वारा माल ढुलाई के क्षेत्र में निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए काफी प्रयास किए गए हैं। अप्रैल 2005 से अब तक 4,0401.09 मिलियन टन माल की ढुलाई की गई, जिसमें 9.79 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसी अवधि के दौरान माल यातायात से होने वाली आमदनी 22073 करोड़ रुपए से बढ़कर 26075 करोड़ रुपए हो गई, इसमें 4002 करोड़ रुपए की वृद्धि दर्ज की गई है, जो 18.1 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाती है। इसी तरह से अप्रेल-दिसम्बर 2005 के बीच रेलवे में यात्री यातायात 4395 मिलियन था, जबकि उससे पिछले वित्तीय र्वा में इस अवधि के दौरान 4125 मिलियन था। इसमें भी 10,440 करोड़ रुपए से बढ़कर 11,128 करोड़ रुपए हो गए हैं, अर्थात 66 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। अनंत कुमार जी, अगर आय में वृद्धि हुई है तो यह पिछले रेल बजट की लोकप्रियता और जनोपयोगी होने की क्षमता को प्रदर्शित करती है। अगर आय में वृद्धि नहीं होती, मालभाड़े में वृद्धि नहीं होती, तो हमें कहने में संकोच नहीं था कि कुछ नहीं हुआ। मैं समझ रहा था, आप वरिठ सदस्य हैं, ि वद्वान हैं, आप आंकड़ों के आधार पर बजट पर बोलेंगे, लेकिन आप हंसकर कह रहे थे कि यह रेल बजट राजनीति से प्रेरित है। लेकिन हमें प्रतीत हुआ कि आपकी वाणी से निकला हुआ हर शब्द राजनीति से प्रेरित था।

2006-2007 का रेल बजट बहुत ही ऐतिहासिक और कल्याणकारी बजट है। इसमें उन तमाम चीजों का बड़े ही स्पट रूप से उल्लेख किया गया है, जिससे विभाग की आय बढ़ेगी और जनता का हित भी सिद्ध होगा एवं उसे सुख-सुविधाएं भी मिलेंगी। जिस तरह से रेल मंत्री जी ने ए.सी. प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के किराए में कमी की है, इसका मतलब यह नहीं है कि यह बड़े लोगों के लिए की

गई है। यह ठीक है कि इसका लाभ पैसे वाले लोगों को भी होगा, लेकिन जो सीटें खाली जाती थीं, उनको हमारे यात्री ले सकेंगे और यात्रा कर सकेंगे। इससे रेल विभाग की आय भी बढ़ेगी और जनता को सुविधा भी मिलेगी। आप इस चीज को कहना भूल गए कि किस तरह से आपको यह कहना चाहिए था।

हमारे देश में बेरोजगारी की समस्या विकराल रूप ले चुकी है। आप देश की जनता से अपने शासनकाल में सिर्फ वादा खिलाफी ही करते रहे और उधर चले गए। लेकिन इस रेल बजट में बेरोजगारों को टिकट बिक्री के लिए एजेंसी देने का रेल मंत्री जी ने आह्वान किया है। इससे देश के बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा और जनता भी सुविधा मिलेगी।

सभी मेल एक्सप्रेस ट्रेंस में भोजन और बिस्तर की सुविधा मुहैया कराने की बात कही गई है। आप सात साल के अपने कार्यकाल में सिर्फ घोाणाएं ही करते रहे और चले गए, लेकिन आपने यथार्थ में नहीं सोचा कि रेल विभाग कितना उपयोगी विभाग है। यूपीए सरकार के मात्र 17-18 महीने के कार्यकाल में हमने सिद्ध कर दिया है कि यह जनोपयोगी विभाग है। इसीलिए रेल मंत्री जी ने इन रेलगाड़ियों में भोजन और बिस्तर की व्यवस्था उच्च स्तरीय तरीके से कराने की घोाणा अपने रेल बजट में की है। इसे उन्होंने यथार्थ में सिद्ध भी किया है और यह है भी। आम आदमी भी ए.सी. कल्चर के प्रति प्रभावित होता है। आम आदमी भी चाहता है कि वह ए.सी. कोच में यात्रा करे, क्यों न करे, आखिर उसका भी दिल है और उसे भी सुख-सुविधा की आवश्यकता है। इसलिए यूपीए सरकार ने, माननीय लालू जी और सोनिया जी ने विचार करने के बाद, गरीबों को फायदा पहुंचाने के लिए "गरीब रथ" नाम से ट्रेनें चलाई है, वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं। राजधानी एक्सप्रेस की गति भी बढ़ाई गयी है, जिससे यात्रियों के समय की बचत होगी और ट्रेनों पर यात्रियों के बढ़ते दबाव से भी मुक्ति मिलेगी। इससे उस रूट पर और ट्रेनें भी चल सकेंगी। इससे दबाव भी कम होगा और व्यवस्था भी रहेगी।

दिल्ली-कानपुर-लखनऊ शताब्दी तेज गति से दौड़ेगी। आरक्षण के लिए आरक्षित केन्द्र भी खोले जाएंगे। समय की यह मांग थी और इसकी मांग बहुत दिनों से हो रही थी। हमारे विद्वान साथियों ने वक्त-वक्त पर इसकी मांग भी की है। जनोपयोगी और जनता के हितकारी कार्य को पूरा करके इन्होंने एक ऐतिहासिक कार्य किया है।

स्वास्थ्य क्षेत्र पर भी इस बजट में बहुत ध्यान दिया गया है। पहले भी दो-तीन जगह स्वास्थ्य केन्द्र और अस्पताल खोलने की योजना बनाई गयी थी, अब उसको और आगे बढ़ाया जा रहा है। रेल विभाग एक बहुत बड़ा विभाग है जिसमें लाखों कर्मचारी हैं और दुर्घटनाओं की संख्या भी बढ़ रही है। इन योजनाओं को ढंग से हल करने के लिए स्वास्थ्य सेवाओं को बढ़ाना भी नितांत आवश्यक था।

150 लोकल ट्रेनों के कोच बढ़ाएं जाएंगे। जब जनता बढ़ रही है तब डेढ़ सौ गाड़ियों में कोच बढ़ाने की घोाणा की गयी है तो इससे आम जनता को लाभ मिलेगा। यह एक ऐतिहासिक घोाणा है।

गैंग-मैन सबसे छोटा वेतनभोगी होता है। उसके बारे में एनडीए की सरकार में कभी सोचा ही नहीं गया। उनकी दशा को यूपीए की सरकार ने समझा और उनके लिए वर्दी की व्यवस्था की है और उसके साथ-साथ उनके भोजन तक की व्यवस्था की है। किसी गरीब को रोटी और कपड़ा मिले, इससे बड़ी ओजस्वी योजना और क्या हो सकती है।

दो मंजिला माल-ढुलाई ट्रेन की पखवाड़े के भीतर सबसे बड़ी व्यवस्था है। रेल तबसे लाभ में आया है जबसे लालू जी रेल मंत्री बने हैं। उससे पहले ट्रांसपोर्टेशन में तमाम माल ट्रक के माध्यम से ढुलाई होता था। लेकिन इसके बाद हमारी योजनाएं जो आईं और माल की ढुलाई रेल से हो, इस बात को प्रोत्साहित किया गया और उसके आय बढ़ी। यह दो मंजिला माल-ढुलाई की व्यवस्था एक ऐतिहासिक कदम है और मैं इस सरकार को बधाई देना चाहता हूं।

उत्तर प्रदेश केवल माननीय सोनिया जी का ही स्टेट नहीं है वरन् बहुत बड़ा स्टेट है जिसमें इन्होंने बीस ट्रेनें नयी चलाने की घोाणा की है। हम तमाम साथी अपनी तरफ से और मैडम की तरफ से माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं। इसके साथ-साथ 9 ट्रेनों की शुरुआत उत्तर प्रदेश से की जाएगी। उत्तर प्रदेश का सम्मान उन्होंने इसलिए नहीं किया है कि उत्तर प्रदेश मैडम का प्रदेश है वरन् वे जानते हैं कि जब एनडीए की सरकार थी तो उत्तर प्रदेश को विकास से वंचित रखा गया। आज माननीय लालू जी ने उसके विकास के लिए कदम उठाया है और हम सभी सांसद उनके अहसानमंद हैं।

जिस समय माननीय लालू जी बजट पेश कर रहे थे उस समय माननीय मल्होत्रा जी ने एक बात कही थी कि ये सब कागजी घोाणाएं हो रही हैं। उन्होंने पूछा था कि इन घोाणाओं के लिए पैसा कहां से आयेगा? मैं बताना चाहता हूं कि रुपया कहां से आता है। माल यातायात की आमदनी से 64 पैसे, यात्री किराए से 29 पैसे, अन्य कोच की आमदनी में दो पैसे, अन्य फुटकर आमदनी से दो पैसे और ि वभिन्न आमदनियों से तीन पैसे। इस तरह से हमारी आय में सौ पैसे तैयार होते हैं। उन्होंने पूछा था कि जाता कहां हैं? कर्मचारी वेतन अनुभत्ते लिए तीस पैसे, पैंशन निधि पर 14 पैसे, लाभांश पर पांच पैसे, मूल्य ह्रास-अर्च निधि पर पांच पैसे और विशेा रेल समीक्षा निधि में दो पैसे, पट्टा प्रभार सरचार्ज पर चार पैसे, भंडार पर पांच पैसे और विकास निधि में दो पैसे और विविध पर नौ पैसे जाते हैं।

जिस तरह से आय-व्यय का इसमें प्रावधान किया गया है, इससे स्पट होता है कि जो घोाणाएं लालू जी ने इस रेल बजट में की हैं वे 100 प्रतिशत पूरी होंगी। इसके लिए सबसे जरूरी है, अर्थ की व्यवस्था करना। जब हमारे पास के साधन हैं कि पैसा किस तरीके से इकट्ठा होगा, तो हम यह आशा और विश्वास करते हैं कि जो आप कहेंगे, उसे निश्चय ही पूरा करेंगे। मैं आपके माध्यम से रेल विभाग के दूसरे पहलू को भी संज्ञान में लाना चाहता हूं। हमारे देश में विद्युतीकरण बड़े पैमाने पर हो रहा है। बढ़ती हुयी डीजल की कीमत, डीजल की मंहगाई और दूसरों पर निर्भर रहने की हमारी कठिनाई को दूर करने के लिए रेल विभाग में विद्युतीकरण पर जोर दिया गया है। सातवीं पंचर्वीय योजना में सन् 1990 तक केवल 8252 किलोमीटर विद्युतीकरण किया गया था। 31 मार्च 2005 तक और आज की तारीख में यह 70268 किलोमीटर है। इस प्रकार कुल मार्ग किलोमीटर का लगभग् 27.33 प्रतिशत विद्युतीकरण किया गया है। मान्यवर एक बहुत ही ऐतिहासिक कार्य विद्युतीकरण के द्वारा किया जा रहा है। इससे हमारी आय के बहुत बड़े हिस्से की बचत होगी। समय की भी बचत होगी। सबसे बड़ी बात प्रदूाण रहित ट्रेन चलेंगी। प्रदूाण हमारे देश की बहुत बड़ी समस्या बन गया है, इससे भी हमें छुटकारा मिलेगा। इससे भी बड़ी बात है कि यूपीए की चेयरमैन श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री जी को मैं इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने समाज की छोटी-छोटी चीजों के लिए भी इस बजट में प्रावधान करने की पूरी कोशिश की है। जिस तरीके से बिना किराया बढ़ाए, बिना देश को मुनाफा दिलाए, इस विभाग ने, जबकि रेलवे को कई क्षेत्रों में विकास की आ वश्यकता है, जैसे रेल मंत्री जी ने अपने भााण में कहा है कि टिकट काउंटर की लंबी लाइन को छोटा करने की नीति, आपने देखा होगा कि बहुत बड़ी-बड़ी लंबी लाइन होती है और समय की बहुत बड़ी किल्लत पैदा हो जाती है, विवाद पैदा हो जाते हैं। कितनी छोटी सी यह चीज लगती है, लेकिन उस छोटी सी चीज को माननीय मंत्री जी ने बहुत ही गंभीरता से लिया है, वह इसलिए कि गरीबों के लिए भी हमारा समर्पित भाव होना चाहिए। उनकी समस्या का समाधान होना चाहिए और इनको किया गया है। कर्मचारी रेलवे चिकित्सा सुविधाओं में सुधार के साथ-साथ, र्वा 2005 के दौरान देखें, तो 234 दुर्घटनाओं में 197 दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण हुयी थी, इसलिए उस व्यक्ति को आराम की आवश्यकता है और उसको आराम देकर उसकी जिंदगी को सुलभ और आरामदायक बनाने की भी कोशिश इसमें की गयी है। रेलवे विभाग सामाजिक संरचना में और इस देश् के निर्माण कार्य में भी पीछे नहीं है। हमारी भिन्न-भिन्न भााएं हैं, भिन्न-भिन्न प्र ादेश हैं, लेकिन भारत देश एक है। विभिन्न प्रदेशों के लोग, विभिन्न भााओं के लोग, विभिन्न खान-पान के लोग जब रेल से यात्रा करते हैं, तो एक दूसरे के करीब आते हैं और हमारी एकता और अखंडता को कामयाब करके, एक-दूसरे के प्रति समर्पित भाव पैदा करते हैं। यही कारण है, आज हिंदुस्तान और पाकिस्तान के बीच समन्वय और सद्भाव बनाने के लिए हमारी यूपीए सरकार ने दो ट्रेनें चालू की हैं और उन ट्रेनों के माध्यम से समाज के अंदर एक बहुत अच्छा मैसेज गया है और दोनों देशों की जनता ने उसका आदर किया है। यूपीए सरकार द्वारा भारत और पाकिस्तान के मध्य रिश्ते सुधारने हेतु एक नयी ट्रेन 18 फरवरी 2006 से चलायी है। जिसका नाम थार एक्सप्रेस है। जो मुनाबा भारत और खोखरापार पाकिस्तान के बीच सप्ताह में एक दिन चलायी जाती है। इसके पहले भी कांग्रेस सरकार द्वारा ट्रेन चलायी गयी थी, जिसका नाम था अट्टारी एक्सप्रेस और समझौता एक्सप्रेस। रेल विभाग ने, देश का कोई क्षेत्र ऐसा नहीं है, जिसमें उसने सर्वांगीण योगदान न दिया हो। अभी हमारे विद्वान साथी चले गए हैं। मैं आंकड़ों के माध्यम से आपका ध्यान आकर्ति कराना चाहता हूं। सन् 1998 में एनडीए सरकार आयी। सन् 1998 में राजस्व प्राप्तियों 30 हजार 234 करोड़ रूपए थी, सन् 1999 में 33 हजार 850 करोड़ रूपए, 2000 में 36 हजार 11 करोड़ रूपए थी, 2001 में 39 हजार 358 करोड़ रूपए थी और सन् 2002-2003 में 42 हजार 741 करोड़ रूपए थी और सन् 2003-2004 में 44 हजार 911 करोड़ रूपए थी। आज 2004-2005 में एकदम से बढ़कर 40 हजार 47 करोड़ रूपए हो गयी है। यह स्वयमेंव इस बात का प्रमाण है कि हमारे साल के बजट में जो सुख-सुविधा जनता को दी गयी और हमने माल-भाड़े में जो सुविधाएं दीं, उनसे जनता ने प्रभावित होकर हमारे राजस्व में जो बढ़ोत्तरी हुयी है, यह हमारी कार्य प्रणाली का जीता-जागता उदाहरण है, हम इसके लिए लालू जी को बधाई देना चाहते है।

अभी हमारे साथी यहां नहीं हैं। सामने की बैंचें खाली होने पर बोलने में उतना आनन्द नहीं आता है, इसमें कोई दो राय नहीं हैं। वह अभी कह रहे थे कि लालू जी का बजट कुछ नहीं है। यह वैसे ही एक पिटारा है। 1998 से 2004 तक यानी सात साल में 4100 स

वारी डिब्बों का निर्माण किया। यूपी सरकार में लालू जी ने अपने बजट में 2004 से 2005 में 1428 डिब्बों का निर्माण करके रेल विभाग को समर्पित किया। यह एक साल में 1428 हैं। इसे सात से मल्टीप्लाई कर दें तो हमारी कार्य की क्षमता कम से कम डेढ़ गुनी अधिक होगी। यह हमारे बजट की प्रामाणिकता और बहुमूल्य बात है। सवारी डिब्बों में ये सब हुआ। 1998 से 2004 तक जिस के बारे में एनडीए कहती है कि हमने जनहित में ये कार्य किए जो यूपीए सरकार ने किसी बजट के माध्यम से नहीं किया। इन्होंने 1998 से 2004 तक 4100 सवारी डिब्बों का निर्माण किया हमने एक साल में 1428 डिब्बों का निर्माण किया है। बिजली गाड़ी के डिब्बों का 1998 से 2004 तक 1202 का निर्माण किया। हमने 2004-05 में 94 बिजली गाड़ी डिब्बों का निर्माण किया। इसे सात साल में देखा जाए तो 700 के बराबर होंगे। इससे बड़ी बात एक और है। 1998 से 2004 तक 412 किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण किया जबकि यूपीए सरकार ने 2004 से 2005 तक 244 किलोमीटर का एक साल में इलैक्ट्रिफिकेशन किया है। अगर सात साल में इसे देखें तो हमारी क्षमता डेढ़ गुनी ज्यादा होगी।

एनडीए के कार्यकाल में 2001-02 में लाभांश 1355 करोड़ था, 2002-03 में 1115.4 करोड़ था। 2003-04 में 1099 करोड़ था। हमारे कार्यकाल में यह 2074.23 करोड़ था। 2004-05 में बढ़ कर अनुमानित 4380.44 करोड़ रुपए रखा गया है। हम कह सकते हैं कि हमारे कार्यकाल में रेलवे का लाभांश बड़ी उन्नत गति के साथ आगे बढ़ा। यह अपने में सिद्ध करता है कि हमारा बजट जन-हितकारी, जन- उपयोगी, जनता के लिए लाभदायक था और वित्तीय स्थिति में भी हमारे लिए उपयोगी था।

माल ढुलाई में 24845.4 करोड़ रुपए था। संचालन परिणाम में यातायात से कुल आय 37837.59 करोड़ रुपए से बढ़ कर 59978 करोड़ हो गई है। इससे पहले 36393.21 करोड़ रुपए थी। अब 50397 करोड़ रुपए हो गई है।

अब मैं लालू जी का ध्यान अपने क्षेत्र अलीगढ़ की ओर दिलाना चाहता हूं। अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है। वहां मुस्लिम विश वविद्यालय है जो विश्व विख्यात है। लगभग 13 कंट्रीज के स्टूडैंट्स वहां पढ़ते हैं। बहुत से देशों के राट्राध्यक्ष और शासनाध्यक्ष वहां जाते हैं। वह औद्योगिक नगरी भी है। मैंने गत र्वा बजट भााण में भी निवेदन किया था कि वह ऐतिहासिक स्थल है और वहां बहुत कुछ करने की आ वश्यकता है। कुछ ऐसी ट्रेनें हैं जो मेन रूट होने के कारण बिहार होकर जाती हैं। हमने स्टॉपेज की मांग उस समय भी की थी। मैं माननीय लालू जी का संज्ञान दिलाना चाहता हूं कि बिहार के 10,000 स्टूडैंट्स वहां पढ़ते हैं। बार-बार लालू जी से यह मांग की गई है। उन्होंने हमें आश्वासन भी दिया है। लिच्छवी एक्सप्रेस 4005 अप और 4006 डाउन का वहां स्टॉपेज नहीं है। महाबोधि एक्सप्रेस 2397 अप और 2398 डाउन, गोरख धाम एक्सप्रेस 2555 अप और 2556 डाउन, सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस 2557 अप तथा 2558 डाउन है।

**16.00 hrs.**

इसके बाद शिवगंगा गाडी आती है, जिसका नंबर 2559 अप और 2560 डाऊन है। तीन-चार राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां वहां से गुजरती हैं, लेकिन किसी एक भी राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज नहीं है जबकि यह इतना महत्वपूर्ण स्थान और औद्योगिक नगरी है। मेरा निवेदन है कि कम से कम एक राजधानी एक्सप्रेस को वहां स्टॉपेज देने का कट करें।

अलीगढ़ जंक्शन रेलवे स्टेशन पर जनसुविधा होनी चाहिए और मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं। वहां यू.टी.एस. सुि वधाएं प्रदान कराने का कट करें, जिससे यात्री लाभ उठा सकें। अलीगढ़ रेलवे स्टेशन में इलैक्ट्रॉनिक कोच और इलैक्ट्रिक सिस्टम नहीं है, जिससे आम व्यक्तियों को बड़ी परेशानी होती है। अलीगढ़ जंक्शन रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर 2,3 और 4 पर, जो मेन प्लेटफार्म हैं वहां बहुत दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, हम चाहते हैं कि उनका सरलीकरण किया जाए। इसके साथ वहां इंक्वायरी ऑफिस और टिकट काउंटर, ये दोनों ही नार्थ-ईस्ट में हैं, जबकि जनसुविधा के लिए पास ही इंक्वायरी और टिकट काउंटर होते हैं। हम चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री, श्री लालू जी अलीगढ़ में ये चीज़ें एक साथ उपलब्ध कराने की कोशिश करें।

इसके अलावा मैं एक और चीज आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि आज तक अलीगढ़ से बरेली तक, आजादी के 50 साल बाद भी, एक ही पैसेंजर ट्रेन चलती है। आज तक न तो इसके कोच बढ़े, न डिब्बे बढ़े, न ट्रेन बढ़ी और न ही इनका विद्युतीकरण हुआ। हम चाहते हैं कि इसे बहुत गंभीरता से संज्ञान में लिया जाए और इस बजट में प्रावधान किया जाए ताकि कम से कम वहां या तो कोच बढ़ाए जाएं या ट्रेन की सुविधा बढ़ाने का कट करें।

मेरा एक और निवेदन है कि अलीगढ़ बहुत कन्जेस्टिड सिटी है, वहां विश्वविद्यालय भी है, और लगभग सात लाख लोग शहर में रहते हैं। वहां रेल फाटकों पर कई दुर्घटनाएं हुई हैं, जिसमें कई लोगों की मौत हुई है। वहां ओवरब्रिज या बाउंडरी के साथ ओवरब्रिज बनाने

में दिक्कत है, इसलिए हम चाहते हैं कि अंडरग्राउंड रास्ता निकाला जाए ताकि कम समय होते हुए भी दिक्कत न हो। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात को समाप्त करते हुए दो बातें कहना चाहता हूं।

वो क्या जाने पीड़ पराई

जिसके पैर न फटी बिवाई।

जो इंसान जिस माहौल में पैदा होता है, उसी के दुःख को जानता है और उसकी हिमाकत के लिए आगे आता है। इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं -

न सूरत बुरी है, न सीरत बुरी है,

बुरा तो वो है जिसकी नीयत बुरी है।

आप देखिए हमारी सरकार की, हमारे माननीय मंत्री जी की, माननीय प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी की और श्रीमती सोनिया गांधी जी की नीयत कितनी अच्छी है कि दो बार के रेल बजट में यह सिद्ध कर दिया कि पूरे देश के लिए रेल बजट जनोपयोगी, जनहितकारी और लोकप्रिय है। जनता के लिए इससे अच्छा बजट न कभी आया है और न आएगा। हम पूर्ण आशा और विश्वास के साथ श्री मनमोहन सिंह जी, श्री लालू यादव जी, श्रीमती सोनिया गांधी जी को बधाई देना चाहतै हैं। ...(व्यवधान) वे चले गए हैं। वे कह रहे थे कि इन्हें बिहार, बिहार और पटना, पटना दिखाई देता है। माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी, इन्हें खतरा यह नहीं है, खतरा यह है कि आप यहां से भी इन्हें पटक देंगे। इन्हें यह दिखाई दे रहा है कि हम तो कुछ कर नहीं पाए हैं और लालू जी यहां से वहां चला देंगे। इन्हें यही खतरा है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) :** महोदय, मैं निम्नलिखित कार्यो की ओर आपका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं।

1. जयपुर से चंडीगढ़ के लिए एक नयी गाड़ी चलायी जाये, इसके लिए कई बार मांग की है क्योंकि जयपुर के लोगों को सीधा चंडीगढ़ जाने में बड़ी कठिनाई होती है।

2. दिल्ली अहमदाबाद गाड़ी जो हरिद्वार तक की गयी है उसमें जयपुर के यात्रियों के लिए एक अतिरिक्त डिब्बा लगाया जाना आ वश्यक है।

3. जयपुर मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2955/2956 आते जाते समय वापी स्टेशन पर रूकें और गाड़ी संख्यचा 2980/2979 जयपुर बांद्रा एक्सप्रेस को नित्य किया जाये और आते जाते समय वापी स्टेशन पर रूकें। क्योंकि दमन और दीव जो पर्यटक स्थल हैं, वे वापी स्टेशन से ही नजदीक पड़ते हैं वापी स्टेशन पर गाड़ी नहीं रूकने से सूरत या वलसाड़ स्टेशन पर उतरकर वापी स्टेशन आना पड़ता है।

4. यात्रियों की सुविधा के लिए दिल्ली जयपुर के बीच एक नयी जनशताब्दी चलायी जाये।

5. अजमेर चित्तौड़गढ़ गेज परिवर्तन कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाये, जिससे सीधा और छोटा रास्ता हो जाये।

6. उदयपुर दिल्ली गाड़ी को वाया जयपुर किया जाये।

7. जयपुर अहमदाबाद लाइन के दोहरीकरण को उचित महत्व दिया जाये।

8. जयपुर शहर में उपनगरीय स्टेशन बनाये जाये और अजमेर, जोधपुर में भी उपनगरीय स्टेशन बनाये जाए और यात्रियों के लिए बजट होटल जयपुर अजमेर, जोधपुर और बीकानेर में भी बनाया जाये।

---

* The Speech was laid on the Table.

---

**श्री चन्द्रभान सिंह (दमोह) :** महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र दमोह से संबंधित रेल मंत्री जी का ध्यान निम्नलिखित कार्यो की ओर दिलाना चाहता हूं।

1. जबलपुर दमोह पन्ना का सर्वे का कार्य पूर्ण है जिसकी लागत 444 करोड़ रूपये आयी है। इसे इसी सपलिमैंट्री बजट में कुछ राशि दी जाये।

2. दमोह कुंडलपुर रेल लिंक पिछले वर्ा बजट में सर्वे हेतु जोड़ा गया था, के सर्वे की क्या प्रगति है तथा सर्वे उपरांत इस बजट में प्रा वधान रखा जाये।

3. दमोह रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन घोाित किया गया था। इसको इसी सपलिमैंट्री बजट सत्र में आबंटन देकर यथाशीघ्र प्रारंभ कराया जाये।

4. छत्तीसगढ़ सम्पर्क कांति का स्टॉपेज दमोह में कराया जाये।

5. जबलपुर-कोटा एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 1469-1470 एवं संबलपुर एक्सप्रेस 8407-8408 का स्टॉपेज पथरिया में किया जाये।

6. विध्यांचल एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 1271-1272 का स्टॉपेज पूर्व की तरह घटेरा एवं सगोनी स्टेशन में किया जाये।

7. बिलासपुर भोपाल फास्ट पैसेंजर का स्टॉपेज एवं टिकट काउंटर गोलापट्टी स्टेशन में किया जाये।

8. दमोह-बीना पैसेंजर को बीना से भोपाल तक बढ़ाया जाये।

9. बिलासपुर राजस्थान एक्सप्रेस को वाया बीना से कटनी, बिलासपुर रायपुर चलाया जाये।

*The speech was laid on the Table.

---

SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE): Hon'ble Sir, I may kindly be permitted to lay the following speech on the Railway Budget for 2006-2007.

(1) In the Budget nothing has been mentioned about improvement of suburban rail services in West Bengal. So far Howrah and Sealdah are concerned number of commuters is on the rise causing serious inconveniences to the passengers. Particular mention may be made about the plight of the commuters of Dankuni local which runs from Dankuni To Sealdah. It may kindly noted that with the introduction of Metro Railways from Dum Dum Junction and the construction work of the second Vivekanand Bridge and following further rise of commuters, this section merits serious attention of the Hon'ble Minister.

(2) In the Eastern and South-Eastern Sectors some railway stations are to be identified for making them modern one. Particular mention may be made about Serampore, Sheoraphult, Dankuni, Janai in the Easter Railway and Bargachia, Pantihal in South Easter Railway. A station at Santoshpur in Howrah – Amta section may kindly be considered to cater to the needs of lakhs of villagers.

(3) Completion of the railway projects from Bargachia to Champadange via Jangipara be taken up without delay and necessary funds be released.

(4) A proposal for a new railway line from Dankuni – Seakhala via Furfura be taken up on a priority basis. Furfura as the Hon'ble Railway Minister might be knowing is a holy religious place for the Muslim Community of India and abroad. This place draws a huge crowd during festivals.

(5) Some arrangements for stoppage of some Mail / Express Trains at Serampur Railway Station be made for the convenience of the vegetable merchants who supply their products in other states.

---

*The speech was laid on the Table.

(6) Water logging at the underpass of Serampur Railway Station is a serious problem causing untold hardships to the passengers. The situation merits an early action on the part of the authorities concerned.

(7) Some more flyover projects namely Baidyabati, Rishra etc. in the Eastern Railway may kindly be taken up.

(8) Railway land which is supposed to be used for commercial purpose may be handed over to Cooperative Societies which may give scope for employment to a good number of youths.

(9) As assured by the Hon'ble Minister, the Scheme for Rehabilitation for a good number of railway hawkers be implemented in no time.

Sir, I thank you for giving me this opportunity.

**श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) :** सभापति महोदय, आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्य वाद करता हूं। वर्ा 2006-07 का रेल बजट 23,457 हरोड़ रुपए का है। यह बात सही है कि विगत वर्ा की तुलना में 32 प्रतिशत ज्यादा है, लेकिन जब माननीय रेल मंत्री, श्री लालू यादव जी जवाब देंगे तो मैं उनसे जरूर जानना चाहूंगा कि क्या आंतरिक स्रोतों से 46 परसेंट की पूर्ति हो पाएगी? हमें लगता है कि शेा पैसा सामान्य बजट से या उधार लेना पड़ेगा। साथ ही, आप जिन लक्ष्यों की पूर्ति करना चाहते हैं, उनके लिए संसाधन कहां से लाएंगे, कैसे जुटायेंगे। मैं समझता हूं कि जब आप उत्तर दें, तो इसका खुलासा जरूर करें।

रेल मंत्री जी ने बजट में नई-नई रेल लाइनों को बिछाने के लिए 1510 करोड़ रुपये, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने हेतु 1300 करोड़ रुपये और दोहरी लाइनों को बिछाने के लिए 1052 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। आज के युग में सबसे महत्वपूर्ण चीज, जो रेलवे का प्राण हैं, जिससे रेल को गति मिलती है और संचालन व्यय कम होता है, वह बिजली है, उसके लिए सिर्फ 226 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। यह किसी भी हिसाब से न्यायसंगत नहीं हैं। इस मद में और ज्यादा पैसा खर्च करने की आवश्यकता है।

रेल मंत्री जी ने रेल दुर्घटनाओं का जिक्र किया और कहा कि वर्ा 2001 में हुई रेल दुर्घटनाओं की संख्या 473 थी, लेकिन अब यह संख्या घटकर 234 रह गई है। मैं जानना चाहूंगा कि वर्ा 2001 से 2006 तक रेल मंत्रालय ने रेलवे सुरक्षा के लिए निर्धारित राशि में से कितना रूपया व्यय किया और कितने अनुपात में उसमें कमी आई है। उन्होंने कहा कि वर्ा 2008 तक सुरक्षा के सभी काम रेलवे संरक्षा

निधि से पूरे कर लिये जायेंगे। इसमें अभी डेढ़ वर्ा बचा है, इतने कम समय में किस तरह से आप सारे काम कर पायेंगे, यह भी हम जानना चाहेंगे।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि तमाम रेल दुर्घटनाओं में से करीब एक-तिहाई रेलवे ट्रैक के न वीनीकरण न होने के कारण होती हैं, चूंकि उनका इस्तेमाल अत्यधिक होता है। भारत में करीब 50 हजार पुल हैं, जिनकी आयु बहुत अधिक हो चुकी है। आज 12 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक के तत्काल नवीनीकरण की आवश्यकता है। रेल संरक्षा का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि मुम्बई में वर्ा 2005 में लोकल ट्रेनों से यात्रा करने वाले लोगों में से लगभग चार हजार लोग या तो फिसलकर या रेलों से टकराकर मर गये। रेलों में अभी 35 हजार डिब्बों को रिटायर करने की आवश्यकता है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने रेलों की रफ्तार को तेज करने का भी जिक्र किया है। उन्होंने खास तौर पर उन रेलों को तेज करने का जिक्र किया है, जो उच्च कोटि की है। लेकिन रेल मंत्री जी मैं आपसे कुछ ऐसी रेलों का जिक्र करना चाहूंगा जिनकी रफ्तार....(व्यवधान) लालू जी, आप हमें सुन ही नहीं रहे हैं। ...(व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव** : आपकी बात ही कर रहे हैं।

**श्री रामजीलाल सुमन** : जो अच्छी गाड़ियां हैं, आपने उन्हीं की रफ्तार बढ़ाने की बात की है, लेकिन कुछ रेलों की क्या स्थिति है। मैं आपको इसका उदाहरण देना चाहूंगा। एक ट्रेन टूंडला से एटा आती-जाती है। टूंडला और एटा के बीच के दूरी 66 किलोमीटर है और इस दूरी को तय करने में यह ट्रेन चार घंटे का समय लेती है। इसलिए वहां के स्थानीय लोग इसे इतमिनान एक्सप्रैस कहते हैं। मैं समझता हूं कि ऐसी रेलों की गति को भी ठीक करने की आवश्यकता है। एक तरफ रेल मंत्रालय यह दावा करता है कि हम रेल मंत्रालय की दक्षता बढ़ा रहे हैं और दूसरी तरफ आप निजी क्षेत्र की सेवाएं लेने का काम भी कर रहे हैं। जब आपने खादी, कुल्हड़ और छाछ की बात की थी, तो इस सदन को आपकी बातें बहुत भायी थीं, लेकिन लगता है कि इस बीच में कुछ बदलाव आया है। साइबर कैफे, ए.टी.एम. आदि, ये सब चीजें बेरोजगारी बढ़ायेंगे। मैं बड़े अदब से आपसे दर्खास्त करना चाहता हूं कि निजी क्षेत्र का काम पैसा कमाना होता है। इसलिए जो काम आप निजी क्षेत्र से कराने की सोच रहे हैं, उसके बारे में आपने इस संभावना पर विचार क्यों नहीं किया कि ये सब काम भी रेलवे करे।

सरकार ने गाड़ियों में यात्रियों को सुविधा देने के लिए अतिरिक्त कोच लगाने की बात कही है। इसके अलावा आपने कहा कि प्र तीक्षा सूची खत्म हो जायेगी। मेरा आपसे आग्रह है कि प्रतीक्षा सूची उस समय तक खत्म नहीं होगी, जब तक रेलवे में आरक्षण कराने के लिए जो कॉकस बना होता है, उसे आप खत्म नहीं करेंगे। आरक्षण व्यवस्था में जब तक आप सुधार नहीं करेंगे, तब तक सिर्फ कोच लगाने से यह समस्या हल नहीं होगी। इसलिए वहां जिन लोगों ने एकाधिकार कर रखा है, उन लोगों पर भी नजर रखने की आवश्यकता है।

मैं आपसे कहना चाहूंगा कि जब आप गाड़ियों की लम्बाई बढ़ाने की बात कर रहे हैं तो प्लेटफार्म की लम्बाई बढ़ाना भी जरूरी है। इस समय जिन ट्रेनों में आप अतिरिक्त कोच लगाने की बात कर रहे हैं, उसके हिसाब से करीब 450 रेलवे प्लेटफार्म ऐसे हैं, जिन्हें आपको लम्बा करना पड़ेगा, उसके अनुरूप बनाना पड़ेगा, लेकिन उसके लिए आप सिर्फ 60 करोड़ खर्च करने का प्रावधान कर रहे हैं। यह कदम आपका किसी भी कीमत पर व्यावहारिक नहीं है। 450 प्लेटफार्मों को लम्बा करने के लिए 60 करोड़ रुपए का प्रावधान किसी तरह न्यायसंगत नहीं है। इसमें भी वृद्धि करने की आवश्यकता है।

रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाण में कहा कि कोई किराया वृद्धि नहीं की जाएगी, उसे सब लोगों ने सराहा, लेकिन मुझे लगता है कि आपने बहुत चालाकी से यात्री किराया बढ़ाने की बात की है। आपने 200 रेल गाड़ियों को सुपर फास्ट बनाने की घोाणा की है। आपने जब यह घोाणा की है तो निश्चित रूप से उनमें सफर करने पर सरचार्ज लगेगा। यात्रियों का किराया नहीं बढ़ेगा, यह अलग बात है, लेकिन सरचार्ज तो लगेगा। निश्चित रूप से जहां आप कहते हैं कि हमने यात्री किराए में वृद्धि नहीं की है, आपने चालाकी से कुछ रेल गाड़ियों में यात्रा करने पर किराए में वृद्धि की है। आपकी पृठभूमि गांवों और गरीबों की है, लेकिन आपने जो सहूलियत एसी फर्स्ट क्लास और एसी सैकिंड क्लास के लिए दी है, इसका आम आदमी से क्या संबंध है। आम आदमी पैसेंजर गाड़ी में चलता है, इसलिए पैसेंजर गाड़ी में ज्यादा सुविधा मुहैया हो, यह प्रयास करना चाहिए था। इसका जिक्र आपने बजट भाण में नहीं किया है।

महोदय, देश में तमाम रेल मार्ग ऐसे हैं, जो अलाभप्रद हैं। उन्हें लाभकारी बनाने के लिए समुचित प्रयास हों, उसका आपने बजट भााण में कोई जिक्र नहीं किया। सरकार के काम करने का तरीका क्या है? आपने निजी क्षेत्र को कंटेनर चलाने का ठेका देने का फैसला किया और निर्णय भी हो गया, 14 आवेदन-पत्र भी आ गए और 540 करोड़ रुपया जमा भी हो गया, लेकिन इससे आगे बढ़ने की कोई बात नहीं हो रही है। इन सब चीजों पर ध्यान देने की आवश्यकता है। आप जब पारदर्शिता की बात करते हैं तो वह दिखाई भी देनी चाहिए। आपने आमान परिवर्तन, नयी रेल लाईनें बिछाने की बात की, तमाम योजनाओं का जिक्र किया, लेकिन उसका बजट भााण में कोई खुलासा नहीं किया। आपने कहा कि रेल की कार्य-प्रणाली में सुधार लाने के लिए नयी तकनीक का होना बहुत जरूरी है, जिससे मशीनीकरण को प्रोत्साहन मिलेगा और जब इसे प्रोत्साहन मिलेगा तो श्रमशक्ति घटेगी।

सरकार स्वयं स्वीकार करती है कि पिछले कुछ वर्ों में एक लाख 45 हजार रेलकर्मी कम हुए हैं। अगर यही स्थिति रही तो रेलवे का सामाजिक स्वरूप बिगड़ जाएगा। अभी लखनऊ में 26 फरवरी को ही ग्रुप डी के दस हजार लोगों की भर्ती होनी थी और इनकी भर्ती के लिए छ: लाख नौजवानों ने प्रार्थना-पत्र दिए, लेकिन जो प्रश्न-पत्र आना था, वह एक दिन पहले ही आउट हो गया और किसी तरह उत्तर प्र ादेश के टास्क फोर्स के हाथों में लग गया। जब लड़कों ने परीक्षा देनी शुरू कर दी तो उसका मिलान किया गया तो वही प्रश्न-पत्र निकला। यह प्रश्न-पत्र डेढ़ लाख रुपए से दो लाख रुपए तक लखनऊ के बाजार में बिका है। वहां जो नौजवान परीक्षा देने आए थे, यह बात सही है कि आपने कुछ रेलकर्मियों के खिलाफ कार्यवाही की, 18 लोगों को गिरफ्तार किया गया, लेकिन जो परीक्षा में बैठने आए थे, उनका क्या दोा था, वे बेचारे तो किराया खर्च करके वहां आए थे और उन्होंने सब औपचारिकताएं पूरी की थीं।

महोदय, मेरा आग्रह है कि जब कभी ग्रुप डी की परीक्षा के लिए एग्ज़ाम हो तो जो लाखों लोग परीक्षा में भाग लेने आए होते हैं, उनके ऊपर कोई आर्थिक भार नहीं पड़ना चाहिए। अभी बिजेन्द्र सिंह जी भााण कर रहे थे कि यह बहुत अच्छा रेल बजट है। उत्तर प्रदेश में भी मंत्री जी ने मेहरबानी की है, लेकिन सोनिया जी के क्षेत्र में ज्यादा मेहरबानी की है। पश्चिमी उत्तर प्रदेश में भी कुछ ज्यादा मेहरबानी हो जाती तो आपकी बड़ी कृपा होती।

मेरा निवेदन है कि सरकार तमाम परियोजनाओं की घोाणा तो कर देती है लेकिन पुरानी परियोजनायें पूरी हुई हैं या नहीं, उन्हें देखने की आवश्यकता है। लिहाजा, जो परियोजनायें शुरु की जायें, उनके पूर्ण होने के लिये एक समयबद्ध कार्यक्रम बनना चाहिये। होता यह है कि जिनके लिये परियोजनायें बनती हैं, वे लाभ से वंचित रह जाते हैं और उनकी उत्पादन लागत भी बढ़ जाती है। रेलवे की अनुपूरक मांगों पर भााण करते हुये रेल मंत्री जी ने कहा था कि गजरौला-सम्भल रेल मार्ग का निर्माण कर दिया जायेगा, लेकिन उसका कार्य आज तक प्रारम्भ नहीं किया गया है।

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद)** : अभी उसका सर्वेक्षण कराना है।

**श्री रामजी लाल सुमन** : आप सर्वेक्षण ही करा दीजिये ताकि औपचारिकतायें पूरी की जा सकें । इसी प्रकार गुना-इटावा रेल मार्ग बनाये जाने की बात की गई थी। वह काम मंद गति से चल रहा है। सब से महत्वपूर्ण बात तो यह है कि मैनपुरी-इटावा रेलमार्ग का दो साल पहले महामहिम राट्रपति जी ने शिलान्यास किया था लेकिन उसका काम भी अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है। आगरा से लेकर इटा वा तक के रेलमार्ग का शिलान्यास श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था । इस रेल मार्ग की 215 करोड़ रुपये की परियोजना है लेकिन जिस गति से इस पर कार्य चल रहा है, मुझे नहीं लगता कि आने वाले दस वर्ों में यह परियोजना पूर्ण हो सकती है।

**श्री लालू प्रसाद** : उस रेल मार्ग के लिये शिलान्यास हुआ था।

**श्री रामजी लाल सुमन** : शिलान्यास तो हुआ है और काम भी शुरु हुआ है। रेल मंत्री जी जानते हैं कि आगरा और फिरोज़ाबाद का क्या महत्व है। आगरा ताजमहल के लिये और फिरोज़ाबाद काच की चूड़ियों के लिये पूरी दुनिया में मशहूर हैं। रेल की बेहतर सेवाओं के अभाव में वहां बहुत ही प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इन शहरों के लोगों की ओर तवज्जह नहीं दी गई। इसी तरह मथुरा-अलवर-जयपुर के लिये ट्रेन चलाने की बात की गई थी और यात्रियों ने मांग की थी कि यहां डी.एम.यू ट्रेन चलाई जाये लेकिन एक लम्बे अरसे से मांग करने के बावजूद वहां ट्रेन नहीं चलाई गई है।

सभापति महोदय, मैं निश्चित रूप से कह सकता हूं कि इस रेल बजट ने क्षेत्रीय संतुलन को बिगाड़ा है, अप्रत्यक्ष रूप इस ने गरीबों की जेब पर डाका डालने का काम किया है।

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Thank you, Mr. Chairman, Sir. Our hon. Railway Minister has presented the Railway Budget before this House a few days back. There are a number of issues included in the Budget such as new railway lines, new trains, modernisation and issue of privatisation. The Railways have become a profit-making public undertaking. About Rs. 11,000 crore are there on its profit side. During the time of NDA Government, it was not even able to give dividend. We also welcome the 50 per cent reservation for the farmers and dairy products. These are all the welcome steps that we see in this Budget.

At the same time, I am really not so happy to welcome this Budget this time especially from the point of view of Kerala State. I would be happy if the Railway Minister gives the reply but I do not know whether we will be really happy. I do not know whether the Government is so serious to pass this Budget in this Session itself. It is because the needs and just demands of the people especially the people of West Bengal, Kerala and of many other States are disregarded by this Government. I do not know why it is so. I cannot understand why such intentions or motives have come especially when we are all supporting this Government.

Besides the General Budget, it is the privilege that only the Railway Minister has got to present a Budget which is discussed. No other Minister has got such a privilege. So, the Railway Minister has to rise to the occasion to address the issues of each and every State at the State level as well as at the national level. We know that India is a vast nation with complex peculiarities such as uneven development, local feelings etc. We have the experience of the terrorist activities and the secessionist activities in India. We are not at any ground compromising with them. At the same time, when we go to the history, and find out the root cause of the things, we are compelled to admit that in some cases their just demands are not tackled in time and sometimes they are crushed with force.[r7]

So, we have such enough lessons to study. I do not want to go into the details. Justice has to be seen in the overall view. What we need is a perspective and balanced approach towards the economic growth of India.

Sir, infrastructure is a pre-requisite for any development in any nation. No doubt, Railways are the most important infrastructure as far as the growth of the industrial sector or assistance to agricultural sector is concerned. Also Railways are the cheapest transport facility. So, the Government has to take such a balanced approach towards these issues. The Government has to see whether that is seen in this Budget or not.

**16.21 hrs.** (Dr. Laxminarayan Pandey *in the Chair*)

Sir, Railways are the biggest public undertaking in India. They have a very broad network and they maybe the first or the second in the world. They have 14 lakh work force in day-to-day activities. I would

like to share the views of the Railway Minister and also to congratulate the Railway workers because they have been doing such a remarkable work for the development of the nation. At the same time, we know that some years back there were 19 lakh or 20 lakh workers in Railways. Now, it is reduced to 14 lakh. So, there is a reduction of five lakh or six lakh workers. It means that there is a loss of, at least, thousands of workers of SC and ST under the reservation norms. It is just because of the new policy that we are adopting. Can the Railway Minister say that due to this new policy whether the Government is able to give employment opportunities to these poor people?

Sir, our demand is not only to maintain the public character of the Railways, the social character of the Railways but also to protect and also to project the social character of the Indian Railways. The UPA Government, in its Common Minimum Programme, has promised that the profit-making undertakings would not be privatized. There are eight public undertakings in the Railways. They are all profit-making undertakings. But in this Railway Budget, you have made certain suggestions for privatization. Maintenance of the railway stations, issue of tickets, maintenance of platforms, retiring rooms, waiting rooms and parcel places – in all these sectors you are going to privatize. I think, this is due to the Rakesh Mohan Committee Report. The Rakesh Mohan Committee recommended virtual privatization of the Railways. We cannot agree to this because this is the way privatization is coming. Earlier privatization was there outside the platform. Now it has entered into the platform, it has entered into coach and compartment. Now this privatization can go anywhere in the Railway sector. So, we are completely against this.

Again with regard to the privatization in the catering service, there are about 7,000 licensees in the catering service. It means that there are seven lakh workers and their family members. Now the catering service is in the private sector. Further you are going to monopolize it. In the Budget proposal you have made it clear that you are going in for public bidding and you are going to give it to one person or two persons. It means that instead of 7,000 persons, all the catering services will go under the custody of one person or two persons. The Standing Committee on Railways has already recommended that there should be a review with regard to the work of IRCTC and only then this should be implemented. So, I would request the Government not to go with this proposal because it really does not give a reputation to the UPA Government. Also there is a loss of thousands and thousands of workers in the catering service. It is true in the case of porters also. I was glad when our Railway Minister, Shri Lalu Prasad came to Trivandrum, the porters greeted him because he was so kind to them.

But this kindness has not reflected in the day-to-day life of these porters. The parcel as well as the luggage service is fully entrusted with the private parties. As a result, about 1,50,000 porters are really unemployed. What gain have you given to them? So, I would also request the Government to, at least, give the luggage service to the porters.

I have already mentioned that the economic development of any country really depends on its infrastructure. Though the endless railway lines are really built by the steel, by the stones and by the woods, these lines are going and touching the huts of crores and crores of people. If these lines go in the right direction, no doubt, the disparities and dissatisfaction among the people and among the States can be reduced. If these lines go in the wrong direction, the result would not be really progressive. It would be a negative result. So, the Government has to take this issue with due importance.

At the same time, in the case of steam locomotives, there were a number of workers engaged in them. Because of the removal of these steam locomotives, many workers were retrenched. I think there was a discussion in the presence of our leader, Shri Basu Deb Acharia, and the Railway Minister himself had promised that that decision should be implemented. The order had been given. I want to know why it is not implemented again though the Railway Minister had agreed with all these things.

With regard to the issues of the State, I am really unhappy to say that the Railway Ministry has not given due importance to the States of Kerala and West Bengal. In West Bengal, there was a demand for freight corridor. How can you ignore Kolkata in the political life, in the economic life as well as from the metropolitan city in India? But it is denied and it is rejected in the Budget presented by the respected Railway Minister. So, I would request you to reconsider the issue taken by you.

With regard to Kerala, we have been discussing the issues of Kerala with the Railway Minister, with the Prime Minister and also with Veluji. We have given the representation to the Prime Minister also. We see cent per cent literacy in Kerala. But as a result of this cent per cent literacy, we have to face problems regarding unemployment. So, keeping in view the peculiar nature of Kerala, its geopolitical position and also the railway density, which is better in Kerala with regard to its population, we have been raising this demand for a special zone. It is not recognised by the Minister. This time also, we, the Kerala MPs and also the Kerala Government are still demanding this railway zone for Kerala.

Not only there are three crores of people living there but also there are 50 lakhs people from Kerala are living in other States. Also, we are giving a good amount of income for many other purposes. I do not know why this demand was not met. We are not objecting to any Division or any zone in any other place. There were only eight zones earlier. Now, it is 16. So, in the railway map of India, Kerala has not been given due importance. So, I would like to stress that point again.

With regard to passenger amenities, of course, I admit that two or three trains have been given, especially those trains which start from Chennai. It is not wrong but at the same time we have given a number of suggestions. Lakhs of Malayalees are staying in Bangalore and in other places. So, our main demand is to have a train from Thiruvananthapuram to Bangalore. Bangalore is very close, especially, Karnataka is very close to Kerala. So, while replying that train should be placed in the Railway Budget.

Lakhs of people are staying in Mumbai also. When we speak about one train, it is not for Kerala alone, it is in relation to many other States. Last time also from Mumbai, Malayalees have come. So, if there is a train from Mumbai to Kerala, it means that it is a train to Karnataka, to Maharashtra, to Goa and the last point is Kerala. So, a train from Mumbai to Kerala is really a just demand. We have been demanding for that.

Now, I would like to say something about one train in Kerala, that is, Maveli Express. You have introduced it only for three days a week. The frequency can be increased with regard to this train. The Government of Kerala has given a representation. In the General Budget also, we are ignored though we are a tourist State. The hon. Prime Minister says, even Shrimati Sonia Gandhi says, everybody says that `we praise you'. It is a tourist State, but when the General Budget was presented, there was no tourist

centre in Kerala. However, the Government has given a tourist train from Kanyakumari to Goa. You can see the destination. That train also can be introduced.

With regard to Malabar area, I would like to say that the frequency of Yashwantpur Express from Kannur to Yashwantpur has to be increased. That is with regard to train facilities because the train density is high in Kerala. Electrification and doubling are the most important issues as far as railways are concerned. But you can see that there is no single word with regard to electrification of Shoranur - Mangalore line. I understand that in this Budget about 12,000 kilometres are going to be electrified. But, at the same time, the northern portion of Kerala is fully neglected. So, I would request you to include the Shoranur-Mangalore line. Also with regard to southern side, we can see that some portion is electrified and doubling work is also done. But it is not completed. That portion has to be taken into consideration.

With regard to ROBs, it is in a very sad situation, particularly in my own constituency. The hon. Minister of Railways has come there. He also witnessed that the Government of Kerala has taken up some issues. On two sides, the State Government has completed the work, but for one year, the work is going on and still the railway portion is incomplete. That is what the hon. Minster has witnessed. It is true in the case of Palaghat and it is true in many other cases.

I would like to say one more thing here. The railways collect Railway Safety Fund from the passengers, that is, from the second class ticket holders and also from the upper class ticket holders. But, at the same time, these ROBs have to be constructed by the concerned State Government with 50 per cent funds from them. We can admit that. But, at the same time, what is the condition of the unmanned level crossing? There are a number of unmanned level crossings in India. In the Budget you have proposed that the unmanned level crossings have to be manned by the panchayats. How is it possible? The construction of a level crossing costs about Rs. 1,00,000 or Rs. 75,000. I can give some photographs of a recent accident also, if it is permitted. I think, it is not permitted in the House. But three days back, three people died in Alleppey just because of unmanned level crossing. It is not the first case. The work on the level crossings is taken up by the railways when there is some mishap. So, the cost of level crossing has to be fully met by the Government. It is the responsibility of the railways.

With regard to long-distance trains, we have seen that old compartments are coming to Kerala and not enough new enough compartments are there especially in Kerala Express, Nethravathy Express and Nizamuddin-Chennai Express. So, general compartments have to be provided.

The hon. Minister of Railways has given some concessions to the first class and AC passengers. It is true that it is to compete with the airlines. But, at the same time, due importance has to be given to the ordinary passengers, that is, you have not done anything about the sleeper class passengers.

That also has to be taken up. It is really an important issue.

We the Members from Kerala would like to bring some facts before your notice which is about the passenger amenities. If you visit almost all the railway stations, you can see the condition of the platforms, facilities for drinking water and also the roofing in the stations. Most of the railway stations are really in a bad position. The hon. Minister has said that the allocation is high. For the Angamali-Sabarimala new line,

it needs Rs. 550 crore. But the allocation that has been made is only Rs. five crore. How is it possible to meet the need? It is true in the case of doubling and electrification and other services also.

I would like to point out at this time that though our hon. Prime Minister and many other Ministers are praising us, Kerala, for its richness but it has not translated into reality. It is in words only and not in deeds. We the people of Kerala are also part of India. We are proud of being Keralites. But, at the same time, we are much proud of being Indians.

What we need is justice. We the Members of Kerala feel that the Ministry of Railways has not done justice to the problems of Kerala, especially the passenger amenities and also facilities in railway stations and other things. I am not so happy to welcome this Budget. I would request that in the reply the hon. Minister may address these issues.

With these words, I conclude.

SHRIMATI M.S.K. BHAVANI RAJENTHIRAN (RAMANATHAPURAM): Thank you Mr. Chairman for having given me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2006-2007. Sir, I take this opportunity to express my endless gratitude to our esteemed and the most respected leader of our DMK Party, hon. Dr. Kalaignar and our beloved Youth Wing Thalapathi Thiru M.K. Stalin for having sent me here to this august House and that is why I am able to participate in such a fruitful discussion which, I hope, will surely bring good to my constituency.

Coming to the Budget, it is most welcomed by all the sections of the society as it contains so many merits. Hon. Minister, Shri Lalu Prasad started his Budget speech with a positive statement that the fund balances have grown to Rs. 11,000 crore and the internal generation has also reached a historical level of Rs. 11,000 crore. We are happy that the Ministry of Railways, under the stewardship of hon. Shri Lalu Prasad, under the eminent guidance of hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh and hon. Madam Sonia Gandhiji, has provided for the largest-ever annual outlay of Rs. 23,475 crore for the year 2006-2007. Usually, without raising the second class passenger fares, we cannot attain this achievement. But, our hon. Minister of Railways has indicated that it is the achievement out of raising the quality of services, reducing unit costs and sharing the resultant gain with customers. It clearly proves that Shri Lalu Prasad is an appreciable leader of the poor people in the society. We can see no increase in the ticket fare and freight rate.

In this history of economic development of any country, Railways have played a significant role. It is true in the case of our country also. Indian Railways, after nearly fifty years of planning, today commands one of the biggest railway networks in the world. Realising the merit of the above-mentioned point, our Ministry of Railways has given the utmost priority to technical upgradation and modernisation. As a result, the customers are enjoying the improved services. The Ministry have planned to start manufacturing aluminium and stainless wagons to carry heavy commodities safely. We can very well appreciate the use of modern signalling and telecommunication technology which are under consideration of the Ministry of Railway which will enhance safety of train operations.

Sir, good catering, providing bedroll and maintaining the cleanliness of trains and toilets will surely attract the people towards the Railways. Under the leadership of Shri Lalu Prasad with the competent assistance by Thiru Veluji, the Railway Ministry provides all the above-mentioned needs.

To improve medical facilities, the Ministry has planned to have modern hospitals with Cardiology and Nephrology Departments at Patna, three new Divisional Hospitals at Agra, Raipur and Nanded. We, the people from Tamil Nadu, express our happiness and gratitude for having sanctioned a hospital building at Integral Coach Factory at Perambur.

Gramin ticket booking services for unemployed rural youth, 50 per cent concessions in second class fares to farmers and milk producers travelling for training purposes and 50 per cent concessions to victims, who lost their limbs, travelling for transplantation of artificial limbs along with one attendant are other welcome points in this Budget.

Production capacity at Rail Wheel Factory at ICF, Perambur, Avadi is given double importance. We feel happy that on Chennai MRTS, Tirumailai - Tiruvanmiyur section of Tirumailai - Velacheri phase II has already been commissioned. Also, the inclusion of Chennai MRTS from Velacheri to St. Thomas Mount is welcomed by our people in Tamil Nadu.

Sir, our revered founder leader of DMK, Dr. Perarignar Annadurai used to mention *"Ezhaiyin sirippil iraivanai kaanbom"*. It means that God could be seen in the smiles of the poor. Following the sentiments of Dr. Annadurai, Shri Lalu Prasad has produced a people-oriented Budget. We are also having large expectations from the Railway Minister in this regard. I take this opportunity to make the following requests to bring smiles for the people of Tamil Nadu, particularly the people of my constituency, Ramanathapuram.

Sir, we are swearing day in and day out in the name of national integration. National integrity can be very well achieved symbolically by linking Uttarkashi and Rameswaram through centres of great heritage and pride for Hindu philosophy. We are hopeful that the Railway Ministry headed by respected Shri Lalu, assisted by the able Minister, Shri Velu, would usher in the national integration express train by linking north and south. To achieve this goal, my first request is that Manamadurai-Rameswaram BG work should be completed expeditiously by firm allocation of financial resources and by strengthening technical and administrative infrastructure.

In the meantime, the launching of Manamadurai-Chennai Express train *via* Madurai should be considered to fulfil the needs of people from my constituency. There is near stagnation in railway services to this region. Therefore, I urge upon the Railway Minister to consider my genuine request.

A big Yatri Niwas to accommodate regular flow of tourists from different parts of India should be constructed at Rameswaram.

Manamadurai to Virudhunagar MG track should be immediately converted into BG. Otherwise, it will remain a very odd railway line, falling into disuse. If this MG is converted to BG, then people from Tuticorin can travel up to northern part of Tamil Nadu and the economy of the southern part will improve.

Sir, the formation of East Coast Railway should be explored to open possibilities of faster growth for coastal area. Such East Coast Railway could link Tuticorin with northern Tamil Nadu, running through coastal towns and villages, creating new vistas of economic development.

In Tamil Nadu, there are two important lines. One is Mayiladuturai-Karaikudi, in which Thiruthuraipoondi-Agasthiampalli also lies, and other one is Madurai-Bodinaickanur. Survey in respect of these cases are being completed. Therefore, the sanction may be accorded for conversion of the MG into BG. In this connection, I would mention that salt produced in Agasthiampalli, that is, Vedharaniyam could not be transported to northern States for want of gauge conversion. In the same way, the Bodinaickanur area is a backward area which requires gauge conversion to improve the economy.

Trichy to Kanyakumari should also be considered for doubling as also for electrification.

The other suggestion of mine is that the Railways should put to use the lands under its ownership for commercial purposes, such as construction of warehouses, cold storages, yatri niwas and low cost hotels. Warehouses and cold storages will promote trade and agriculture. Yatri Niwas and hotels will promote tourism.

Sir, we welcome heartily the formation of dedicated corridors for freight traffic. We find that corridors are proposed in select parts of the country. However, I would request you earnestly that Tamil Nadu should not be neglected in this regard. I request you to establish a dedicated corridor from Chennai to major Metros such as Mumbai, Delhi and Kolkata, in the current year itself. My revered leader Dr. Kalaignar has already voiced his concern about not including the corridor from Chennai. This is the request of all people of Tamil Nadu.

I would like to give a couple of suggestions for further improvement in the Railways. The Railways should promote the customer-friendly relationship as a movement; large allocation of finances should be made to launch massive training programmes for improving customer relationship movements; maintenance of second class coaches should be stepped up; and sanitation facilities and cleanliness should be provided at par with upper class coaches.

We are happy that the Railway Ministry acknowledges that in this competitive environment success could be achieved not only by raising tariff alone, but also by enhancing quality of services and through cost management. As an important infrastructure-support organisation, the Railways should set-up a long-term strategic roadmap to tackle our growing Indian economy. Such strategic planning should cover organisational issues such as restructuring, reorganising, and revamping the railway management systems.

In conclusion, I would like to say that it has been a safe and smooth journey for the Railway Ministry for the past two years in succession. We hope that the hon. Minister Shri Lalu will do a hat trick by bringing a momentous and revolutionary Railway Budget -- for the benefit of the people of this country at large -- in the third year also.

We, on behalf of the DMK Party, would fully stand by Shri Lalu and Shri Velu in all their efforts under the eminent guidance and leadership of our hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh.

MR. CHAIRMAN: Shri Raghunath Jha -- not present.

Shri Prasanna Acharya.

**श्री प्रसन्न आचार्य (सम्बलपुर) :** महोदय, इस रेल बजट को मैं पूर्णतः सपोर्ट नहीं करता क्योंकि रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद बड़े चतुर आदमी हैं। उन्होंने बहुत चतुराई के साथ रेल बजट पेश किया है। उनके बजट में शायरी और कविता ही भरी हुई है। लालू प्रसाद जी ने चतुराई के साथ बिहार में कुछ न करते हुए भी 15 साल तक राज किया। बिहार की जनता को असलियत का पता चल गया इसलिए बिहार में, जैसा अभी अनंत कुमार जी कह रहे थे कि आउट ऑफ ट्रैक हो चुके हैं। मुझे लगता है कि श्री लालू प्रसाद जी का यह तीसरा रेल बजट है। हिन्दुस्तान की जनता को पता लग चुका है कि इस बजट में कितनी चतुराई है। इस बजट में खाली शायरी और कविता के अलावा कुछ नहीं है। जैसा कि पहले वक्ता बता रहे थे कि लालू प्रसाद जी ने गरीबों के लिए बहुत कविता सुनाई लेकिन इस बजट में उनके लिए कुछ नहीं है। हाई क्लास के लिए रेल मंत्री ने किराया बढ़ाया नहीं, बल्कि घटाया है, लेकिन आम आदमी जिस क्लास में सफर करता है, उसका किराया उन्होंने नहीं घटाया, फिर भी कहते हैं कि यह गरीबों का बजट है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि लालू प्रसाद जी ने यह बजट बहुत चतुराई के साथ पेश किया है।

सभापति महोदय, बजट में प्रौजेक्ट्स के लिए फंड का प्रोविजन होता है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि साल के अंत में उन प्रावधानों से कितना पैसा खर्च होता है ? लॉस्ट ईयर के बजट में जिन प्रौजेक्ट्स के लिए पैसा एलाटमैंट हुआ था, उनमें से साल के अंत तक कितना पैसा खर्च हुआ और कितना वापस ले लिया ? मैं अपने स्टेट उड़ीसा का उदाहरण आपको देना चाहता हूं। उड़ीसा में सबसे कम पैसे का एलाटमैंट होता है लेकिन जितना भी एलाटमैंट होता है, वह खर्च नहीं होता। साल के अंत में वह पैसा वापस आ जाता है। पेपरों में एलाटमैंट करना, फंड भेजना और फिर वापस ले लेना, यह कैसा गरीबों का बजट है?

यह मजाक है और चतुरतापूर्ण कार्य है। पहले रेल मंत्री जी एक ऑथोरिटी बनाने का बिल लाए, हाउस ने उसे पारित भी कर दिया, वह ऑथोरिटी किस चीज के लिए कि रेलवे की जितनी जमीन है, उसका यूटिलाइजेशन ठीक तरह से हो, जिससे रेलवे का फायदा हो। मुझे आज तक पता नहीं है, शायद मंत्री जी को पता होगा कि इस ऑथोरिटी के बनने के बाद क्या कार्यक्रम लिया गया और रेलवे का कितना फायदा हुआ? जो रेल विभाग की जमीन है, वह ज्यादातर जमीन माफियाओं के कब्जे में है, बड़े लोगों के कब्जे में है। इस जमीन को रिट्रीव करने के लिए रेलवे ने एक साल में क्या प्रयास किये, क्या कदम उठाए, वे कहां तक सफल हुए, और क्यों यह अथारिटी बनाने के लिए यहां कानून लाया गया, सदन ने जिसकी स्वीकृति दी, माननीय मंत्री जी ने इस बारे में अपने बजट भााण में कोई उल्लेख नहीं किया है।

कहा जाता है कि यह गरीबों का बजट है लेकिन अब कुल्हड़ ढूंढ़ने से भी नहीं मिलता है। हमें प्लास्टिक की बोतल मिलती है और कुल्हड़ के बदले फूड प्लाजा आ गया है - फिर यह कैसा गरीबों का बजट है? कल ही सदन में चर्चा हो रही थी, जब खादी के बिल के ऊपर डिसकशन हो रहा था। मेरा सुझाव है कि अगर आप सही अर्थ में इसे गरीबों का बजट बनाना चाहते हैं, इंडियन रेलवेज को गरीबों के लिए बनाना चाहते हैं तो खादी और हैंडलूम का उपयोग रेलवे में करें ताकि काफी लोगों को उससे रोजगार मिले। आज तक गरीबों का बजट बनाने वाले माननीय मंत्री जी ने इस दिशा में कोई पहल नहीं की है। मेरा सुझाव है कि रेलवे इस दिशा में कुछ कोशिश करे।

बजट में जब एलॉटमेंट होता है, मुझे कहने में खेद है कि रेलवे मंत्री जी जो राट्रीयता की बात करते हैं, अखंड भारतीयता की बात करते हैं, लेकिन जब बजट एलॉटमेंट करते हैं तो पैरोकीयल एटीट्यूड अपनाते हैं, जबकि बात अखंड भारतीयता, राट्रीयता और समतुल्य विकास की करते हैं, लेकिन बजट एलॉकेशन अपने प्रांत और अपने निर्वाचन क्षेत्र के लिए ही करते हैं। यह कैसी राट्रीय विचारधारा है? लालू जी के बजट में यही सब रिफ्लैक्ट होता है। इसका एक उदाहरण मैं आपको देना चाहता हूं। 1993 में जो पद्धति एलॉटमेंट के लिए तय हुई थी, उस समय जो क्राइटीरिया फिक्स हुआ था कि कितना बड़ा राज्य है, उसकी कितनी जनसंख्या है और जो दूसरे राज्य हैं, throw forward of existing projects of the State in the ratio of 15:15:70 percentage respectively. This was the

formula. यह फॉर्मूला सौ प्रतिशत सही नहीं है। अगर इस फॉर्मूले के तहत बजट एलोकेशन होता है तो राज्य आगे बढ़ते हैं, उनका िवकास होता है और जो पिछड़े राज्य हैं, जैसे छत्तीसगढ़, उड़ीसा हैं, वे आगे नहीं बढ़ सकते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस फॉर्मूले में थोड़ा परिवर्तन कीजिए। मेरा प्रस्ताव है कि इस संबंध में एक नयी पॉलिसी बनाई जाए। जब बजट में आप फंड्स का एलोकेशन करते हैं, प्रोजेक्ट्स सलैक्शन करते हैं, उस क्षेत्र को कितना पैसा दिया जाएगा, इसका फैसला करते हैं तो कम से कम उस राज्य में अभी कितने कि.मी. की रेल लाइन है, इसे भी ध्यान में रखा जाए। आजादी के 56-57 साल के बाद भी हिन्दुस्तान के कई राज्य ऐसे हैं, जिनमें से ज्यादातर में नयी रेलवे लाइन नहीं बनी हैं। उस राज्य में कितने किलोमीटर रेल लाइन है, यह भी विचारणीय होना चाहिए। दूसरी बात यह है कि उस राज्य में कम रेल लाइन होते हुए भी, रेलवे का ज्यादा इंफ्रास्ट्रक्चर न होते हुए भी, उसका केन्द्रीय राजस्व में योगदान कितना है, यह भी देखा जाना चाहिए। मैं फिर अपने राज्य उड़ीसा का उदाहरण देना चाहता हूं। वहां सबसे कम रेल लाइन है, लेकिन साउथ-ईस्टर्न रेल वे में सबसे ज्यादा रेवेन्यू का योगदान रेलवे को वहां से मिलता है, जो कुल दो तिहाई है। लेकिन जब फंड का एलोकेशन होता है, जब प्रोजेक्ट तय होता है और उसके लिए फंड दिया जाता है, तो हमें सबसे कम मिलता है। इसलिए यह फार्मूला सही नहीं है। इसमें रेल मंत्री जी को परिवर्तन करना चाहिए।

मैं एक प्रांतीय दल का नुमाइंदा हूं, इसलिए अपने राज्य उड़ीसा के संदर्भ में कुछ बातें कहना चाहूंगा। रेलवे के मामले में हमें जितना न्याय मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाया है। मैं केवल उड़ीसा की नहीं, अन्य चार-पांच जो पिछड़े राज्य हैं, उनकी बात भी करता हूं। इन सभी राज्यों को रेलवे ने बार-बार नेग्लेक्ट किया है। रेल विभाग की परम्परा बन गई है कि इन राज्यों को नेग्लेक्ट किया जाए। जिन राज्यों की राजनीतिक लॉबी है, राजनीतिक वजन ज्यादा है, जहां से रेल मंत्री आते हैं, उन राज्यों का अधिक ख्याल रखा जाता है।

जब हमारे देश में अंग्रेजों का राज था, उस समय उन्होंने आज के तमिलनाडु और उस समय के मद्रास, से कोलकाता में सेना भेजने का इंतजाम करना था, इसलिए उन्हें रेल लाइन की आवश्यकता महसूस हुई, परिणामस्वरूप उड़ीसा के समुद्री तट पर रेल लाइन बनाई। आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि आजादी के बाद से अब तक वहां सिर्फ दो नई रेल लाइनें, टालचर से सम्भलपुर 174 किलोमीटर और कोरापुट से रायगढ़ 164 किलोमीटर ही बनी हैं। यह स्थिति आजादी के 57-58 साल बाद आज उड़ीसा की है। जो रेल लाइन अंग्रेजों ने बनाई थी, वैसी ही अब तक है। उड़ीसा हिन्दुस्तान का सबसे गरीब राज्य है। यह राज्य बिहार से भी गरीब है, इस बात को सभी जानते हैं, फिर भी कहा जा रहा है कि यह रेल बजट गरीबों के लिए है, जबकि हमारे राज्य के लिए इसमें कुछ भी नहीं है। रेल मंत्री जी का यह गरीब बजट है और गरीब राज्य को ही नेग्लेक्ट किया जाता है। जब गरीबों के प्रति न्याय नहीं है, तो फिर यह कैसे गरीबों का रेल बजट हो सकता है, इसलिए मैं इसका समर्थन नहीं कर सकता।

आप नेशनल एवरेज देखें, 1000 किलोमीटर रेल लाइन में से केवल 19 किलोमीटर रेल लाइन उड़ीसा में है, फिर भी आप इसे गरीबों का रेल बजट कह रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि हमारे साथ इस रेल बजट में पक्षपातपूर्ण व्यवहार किया गया है। इस रेल बजट में न तो गरीबों के प्रति कोई ख्याल रखा है और न ही गरीब राज्यों के साथ कोई न्याय किया गया है। उड़ीसा के अंदर औद्योगिक क्रांति शुरू हुई है। उड़ीसा में प्राकृतिक सम्पदा काफी है, लेकिन कई सालों से उसका खनन नहीं हो रहा है। आज एक नया सिलसिला वहां शुरू हुआ है, एक नया युग शुरू होने वाला है औद्योगिक क्रांति का और उड़ीसा चंद सालों में देश का औद्योगिक रूप से एक विकसित राज्य बनने वाला है। हमारे पास पर्याप्त मात्रा में खनिज हैं, वहां सारी पोटेंशिएलिटी है, लेकिन रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं होगा, तो उड़ीसा जैसा राज्य कैसे आगे बढ़ेगा, इस पर थोड़ा ख्याल रेल विभाग और रेल मंत्री जी को करना चाहिए, यह मेरी उनसे गुजारिश है।

जैसा मैंने कहा कि रेलवे का फार्मूला हो सकता है कि कुछ राज्यों को नेग्लेक्ट करो, अनदेखा करो, सारा पैसा एक ही जगह डाल दो - यह बात सबको मालूम है। Almost all the Rail Budgets are not free from political influence. उसमें राजनीति का पुट ज्यादा होता है, वास्तविकता का कम होता है ।

**17.00 hrs.**

इस बजट में माननीय लालू जी द्वारा भी वही काम हुआ है। मैं पिछले कई सालों के आंकड़े आपको देना चाहूंगा। वर्ा 1995-96 में हमें मात्र 149 करोड़ रुपये मिले थे। वर्ा 1996-97 में मात्र 80 करोड़ रुपये मिले। यह उस राज्य को मिला जो मिनरल्स के मामले में बहुत ऊपर है। वहां पानी है, खनिज है लेकिन पैसा नहीं मिलता है। वर्ा 1997-98 में हमारे राज्य को 158 करोड़ रुपये मिले और वर्ा 1998-1999 में थोड़े ज्यादा यानी 254 करोड़ रुपये मिले। सबसे कम एलोकेशन अगर किसी स्टेट को हुआ है तो वह उड़ीसा को हुआ है। इस

साल थोड़ा ज्यादा हुआ है लेकिन हमें एतराज है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि जब वे बजट एलोकेशन करते हैं तो वे राजनीति से ऊपर उठकर एलोकेशन करें, राजनीति से परे होकर बजट बनाएं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से यही निवेदन है।

हमारे माननीय चीफ मिनिस्टर साहब ने माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखा। माननीय मंत्री जी के पास पत्र पहुंचता है या नहीं पहुंचता है लेकिन बजट में उसका रिफलेक्शन नहीं होता है। हमारे राज्य से सभी सांसदों ने मिलकर माननीय रेल मंत्री जी को लिखा कि हमारे यहां कुछ ऐसे प्रोजैक्ट्स हैं जो 20-25-30 सालों से पेंडिंग पड़े हुए हैं। हर साल एक किलोमीटर भी रेल-ट्रैक नहीं बनता है। ...(व्यवधान) इसमें एनडीए या यूपीए का सवाल नहीं है। आप तो हर चीज में राजनीति देखते हैं। इस दृटिकोण के ब्यूरोक्रेट्स भी हैं। मैं केवल राजनेताओं पर आक्षेप नहीं कर रहा हूं। इस दृटिकोण से देश का सर्वांगीण विकास कैसे होगा, आप यह बताएं। आप गरीब रथ चला रहे हैं लेकिन क्या हिंदुस्तान के सारे गरीब मुम्बई, दिल्ली और पटना में ही हैं। गरीब रथ तो उड़ीसा में, छत्तीसगढ़ में और नॉर्थ-ईस्ट में चलना चाहिए। लेकिन लगता ऐसा है कि गरीब केवल दिल्ली में, कोलकाता में, मुम्बई में और बाकी पटना में ही हैं, नॉर्थ-ईस्ट, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ में नहीं हैं। यह जो दृटिकोण है यह ठीक नहीं है।

उड़ीसा में सबसे लम्बी कोस्टल-लाइन है लेकिन वहां रेल लाइन नहीं है। एक और बात की ओर मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। उड़ीसा में कुछ आदिवासियों की दुर्घटना में मौत हो गयी और वहां पुलिस फाइरिंग हुई। उस बात पर बहुत लोग रोए। उनका नाम लेकर आप खूब राजनीति करते हैं लेकिन उन आदिवासी बहुल स्टेटों के लिए आप कुछ नहीं कर रहे हैं। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। कोरापुट-जयपुर-मलकानगीर आदिवासी बहुल इलाका है। केबीके डिस्ट्रिक्ट में आता है। उसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं है। इस बारे में माननीय रेल मंत्री का ध्यान हमारे मुख्य मंत्री जी ने कई बार आकृट किया है कि उड़ीसा में काफी प्रोजैक्ट्स ऐसे हैं, जो सालों से पेंडिंग पड़े हैं। उनके लिए हर साल दो करोड़, चार करोड़, पांच करोड़, 8 करोड़ या 10 करोड़ दिए जाते हैं, जबकि पांच सौ करोड़, छः सौ करोड़ या सात सौ करोड़ की आवश्यकता होती है। अगर एलोकेशन में साइजेबल एलोकेशन नहीं होगा, तो हम लोग तो गुजर जाएंगे, हमारे बेटे भी गुजर जाएंगे, हमारे पोते जब आएंगे, तब शायद वहां रेल होगी। इसलिए जब आप प्रोजेक्ट करते हैं, आप उसे टेक-अप मत करिए, आप बोल दीजिए, कि हमारे पास पैसा नहीं है, हम आपकी बात नहीं सुनेंगे। आप लोगों में आस पैदा कर देते हैं , लेकिन प्रोजेक्ट के लिए पैसा नहीं देते हैं। ऐसे बहुत सारे प्रोजेक्ट हैं। मैं लालू जी को याद दिलाना चाहता हूं। अभी वे यहां मौजूद नहीं हैं। ...(व्यवधान) ये हमारे भाई हैं। उड़ीसा और बिहार पहले एक ही प्रांत था।

**सभापति महोदय :** आचार्य जी, आप संक्षेप में कहिए।

**श्री प्रसन्न आचार्य** : सन् 1935 तक बिहार और उड़ीसा एक प्रांत था, इसलिए हमारे बीच भाईचारा होना चाहिए।

**श्री रघुनाथ झा (बेतिया)** : हम आपके लिए लड़ेंगे। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** रघुनाथ जी आप उन्हें रोकेंगे, तो आपको और देर होगी।

**श्री प्रसन्न आचार्य** : सन् 1936 में उड़ीसा बना। कम से कम भाई के नाते ही लालू जी उड़ीसा का ख्याल रखें। वे अपने भाई को ही भूल जाते हैं, तो गरीब को क्या याद करेंगे? हम लोगों की जो इमीडिएट रिक्वायरमेंट है, वह 4000 करोड़ रूपए है और हमें कितना मिला? ऑन गोइंग प्रोजेक्ट को कंप्लीट करने के लिए हमें कम से कम चार हजार करोड़ रूपए चाहिए। जो प्रपोज्ड प्रोजेक्ट है, उसको छोड़ दीजिए, जो सर्वे हुआ है, उसे छोड़ दीजिए। केवल ऑन गोइंड प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए हमें चार हजार करोड़ रूपए चाहिए और हमें मिला है, मात्र साढ़ पांच सौ - छः सौ करोड़ रूपए। माननीय मंत्री जी इस पर गौर करें, नहीं तो यह हमारे प्रति अन्याय होगा।
मैं मंत्री जी के ध्यान में कुछ प्रपोजल लाना चाहता हूं। एक वैशाली-बंसपाणी ब्राडगेज लाइन काफी सालों से इनकंप्लीट है, इसके लिए एलाटमेंट बढ़ाएं और जैसा कि आपको पता है कि कई स्टील प्लांट उड़ीसा में आ रहे हैं और ये जो वैशाली-बंसपाणी रेल लाइन है, यह लाइन है, जयपुर ढेंकनाल, कटक संबलपुर, झारसुगुडा इन क्षेत्रों में सारे स्टील प्लांट आ रहे हैं, बड़े-बड़े स्टील प्लांट आ रहे हैं। एक-एक स्टील प्लांट में 50 हजार करोड़ रूपए से भी ज्यादा का इन्वेस्टमेंट हो रहा है। अगर इतना इन्वेस्टमेंट स्टेट गवर्नमेंट लाएंगा और वहां रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं होगा, लाइफ लाइन नहीं होगी, तो हम आगे कैसे बढ़ेंगे? एक सर्वे हुआ है। बर्गड़-नवापरा पिछड़ा हुआ इलाका है, जो बाया पदमपुर है, उसमें कोई एलाटमेंट नहीं है। इस संबंध में मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है। बलंगी-नवापरा लाइन के लिए काफी दिनों से डिमांड है, इसके लिए भी कुछ एलाटमेंट नहीं है। भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस चल रही है। हम लोगों की यह मांग है कि

जो सप्ताह में चार दिन चल रही है, उसको 7 दिन किया जाए और कम से कम तीन दिन वाया संबलपुर चलाया जाए। यह वेस्टर्न उड़ीसा में आता है। पुरी-अहमदाबाद वाया संबलपुर कुछ दिन चलती है, वाया भाईजात कुछ दिन चलती है, उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ायी जाए। संबलपुर जो कि वेस्टर्न उड़ीसा की राजधानी है, इलाहाबाद जाने के लिए यहां से काफी लोग जाते हैं, उसके लिए नयी गाड़ी चलायी जाए। कोरापुर से दिल्ली, जो कोरापुर के बी के में आता है, जहां एल्यूमिनियम प्लांट वगैरह हैं, वहां ट्रेन चलायी जाए। मैं लालू जी का भाण पढ़ रहा था, उसमें एल्यूमिनियम डिब्बा बनाने का रेलवे डिपार्टमेंट का एक प्रस्ताव है। मैं उस प्रस्ताव का स्वागत करता हूं। आपको पता है कि एल्यूमिनियम का ज्यादा प्रोडक्शन उड़ीसा में होता है। नाल्को और कुछ अन्य हैं और स्टील का भी ज्यादा प्रोडक्शन अब उड़ीसा में होने लगा है, जो एल्यूमिनियम बोगी बनाने का प्लान उड़ीसा में बनाया जाय, यह मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है। ... (व्यवधान) मैं दो प्वाइंट्स कहकर अपनी बात को समाप्त करूंगा। अभी ईस्ट-कोस्ट रेलवे शुरू हुआ है, यह अभी तक फुल-फ्रेज में नहीं हुआ है।

**सभापति महोदय :** आपके दूसरे साथी को समय नहीं मिल पाएगा।

**श्री प्रसन्न आचार्य :** मैं दो मिनट और लूंगा। मेरा यह प्रस्ताव है कि एक झारसुगुडा डिवीजन क्रिएट किया जाए। उड़ीसा का कुछ एरिया चक्रधरपुर डिवीजन में है, कुछ एरिया विलासपुर डिवीजन में है, तो संबलपुर डिवीजन को न डिस्टर्ब करते हुए इस सब क्षेत्र को लाकर जो उड़ीसा का एरिया है, राजगंजपुर, राउरकेला, बामरा, झारसुगुडा, बृजलाज नगर एरिया, बेलहाड़ एरिया ये सारे जंक्शन हैं, उन सब को लेकर एक स्वतंत्र डिवीजन बनाया जाये। उसे लेकर एक स्वतंत्र डिविजन बनाया जाए । एक बरहमपुर-फुलवानी कनैक्टिविटी का प्रपोजल था। उरी लाइन की डबलिंग का भी प्रपोजल था। सभी एमपीज और स्टेट गवर्नमैंट ने माननीय मंत्री जी को वह प्रपोजल दिया था। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स की लिमिटेशन्स और जूरिस्डिक्शन हैं। हम देखते हैं कि काफी इल्लिगल ट्रांसपोर्टेशन होता है। लिक्कर, टिम्बर और कोल का इल्लिगल ट्रांसपोर्टेशन होता है। अगर रेलवे फोर्स उसे पकड़ती है तो उसे केस करने का अधिकार नहीं होता है। वह जनरल पुलिस को हैंड ओवर करती है। ऐसे में रेलवे पुलिस की पावर सीमित हो जाती है। यह पावर और एथॉरटी रेलवे पुलिस को दी जाए।

लौंग डिस्टेंस ट्रेन्स में मेडिकल फैसिलिटी नहीं होती है। कोई यात्री बीमार पड़ता है तो एनाउन्समैंट होती है कि अगर कोई डॉक्टर साहब सफर कर रहे हैं तो वे आगे आ जाएं। डाक्टर अपने साथ जरूरी इक्विमैंट्स लेकर सफर नहीं करते हैं। इसलिए लौंग जर्नी वाली ट्रेन्स में चिकित्सा का प्रबन्ध किया जाए।

मेरा कहना है कि इस बजट से पिछड़े स्टेट्स और गरीबों कों कोई न्याय नहीं मिला है। इसलिए कुछ अमैंडमैंट्स के साथ मंत्री जी बजट को दोबारा पेश करें। फिर हम राजी होंगे वरना हमारी इस पर कोई सहमति नहीं है।

SHRI SHRINIWAS DADASAHEB PATIL (KARAD): Hon'ble Sir, My written demands on Railways from my Karad Lok Sabha Constituency are given below for consideration:

(1) Long standing demand of doubling of Pune-miraj Section of Central Railway in Pune Division should be given top most priority. The line utilization capacity of Pune – Miraj Section is almost 150%. The route caters to transportation of sugar, gur and Haldi mainly serves as a alternate route connecting two IT cities Pune and Bangalore.

(2) Pune – Miraj line is a 'D' class route. The existing track needs renewal and modifications which will increase the speed of the trains.

(3) There is utmost need to open computer reservation counters in towns at Satara and Karad. There is need to open computer reservation on railway station at Koregaon and Takari on Pune-Miraj Section of Central Railway.

(4) New administrative building at Karad Railway Station be constructed in order to accommodate all offices of Rail Department and spacious waiting room with toilet facility as existing waiting room has no such facility.

(5) 1053/1054 Kolhapur-H. Nizzamuddin Express runs ones in a week. The to and fro journey is of four days. The rakes of this train are not utilized for the remaining three days. In order to put them in use a new train from Kolhapur to Ahmedabad or Kolhapur to Dwarka may be stared.

(6) The goods storage shed and the loading, unloading platform need repairs at Karad Railway Station.

(7) Flowers and fruits from Satara District aree transported to Mumbai market and Delhi market, but due to Stoppage of trains for less than 5 minutes at Karad and Satara Stations, they are not loaded but the goods are to be transported to Pune due to which loss is occurred by double handling. In

---

*The speech was laid on the Table

order to overcome this problem 1030 Kolhapur-Mumbai Koyana Express may have halt at Karad and Satara for at least five minutes each and 2779 Goa Express should halt at Satara for five minutes. 2779 Goa Express reaches Pune before time by almost fifteen minutes. This time may be utilized by halting the train at Satara for five minutes to load the flowers and fruits.

(8) 1039/1040 Maharashtra Express starts from Kolhapur and ends its journey at Gondia after 28 hours covering a distance of 1350 KMs. the speed of this train should be increased to reduce the journey time.

(9) One 3A boggy should be attached to 2779/2780 Goa Express. At present there are two 2A boggies and only one 3A boggy. One additional 3A Boddy will be of more use.

**श्री रघुनाथ झा (बेतिया) :** माननीय सभापति महदोय, मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने पिछले तीन बजट में बिना यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाए रेलवे की आय में वृद्धि की। जो लूपहोल्स थे उनको पकड़ने का काम किया, आमदनी बढ़ाने का काम किया। आज उनके बजट से आलोचनाएं हो रही हैं।

**सभापति महोदय :** मैं आपको बोलने से रोक नहीं रहा हूं लेकिन आप अपनी सीट से नहीं बोल रहे हैं। मैं आपको बोलने की अनुमति देता हूं लेकिन आप अनुमति लें तो ज्यादा अच्छा होगा।

**श्री रघुनाथ झा :** गलती हो गई।

**सभापति महोदयः** आप इस परम्परा का निर्वाह करें।

**श्री रघुनाथ झा :** इनके कटु आलोचक पीछे से लोगों के साथ वार्ता करते हुए कहते हैं कि यह रेल बजट बहुत अच्छा है। कुछ समय पहले विपक्ष की ओर से पूर्व मंत्री और भारतीय जनता पार्टी के नेता श्री अनन्त कुमार डब बोल रहे थे तो उनको इस बजट में कमी दिखायी दी। उन्होंने गरीब रथ की आलोचना की। उनकी सामाजिक न्याय के बारे में कोई सोच नहीं है। वह जिस एरिया से आते हैं और जिस दल में हैं, मैं उसके बारे में कुछ नहीं कहूंगा। उनको उस समय की बात याद आती है जब राम रथ लेकर आडवाणी जी चले थे। उनको यह बात याद नहीं है कि उस रथ को लालू जी ने आगे बढ़ने से रोका था। माननीय लालू जी का गरीब रथ चलाने का फैसला एक ऐतिहासिक फैसला है। मैं विशेा कर भाजपा के लीडर्स से कहना चाहता हूं कि वह साकारात्मक भूमिका अदा करें। जिन बातों को हमारे दूसरे मित्र कह रहे थे, हम उनकी बात के समर्थक हैं। बिहार में 20-20 वर्ा से प्रोजैक्ट्स पड़े हैं। उन्हें पूरा करने में 40-50 वर्ा लगेंगे। हम इस बात से सहमत हैं कि एक समयबद्ध कार्यक्रम बना कर काम पूरा करना चाहिए ताकि लाभ हो। जिस सरकार में आप लोग थे, हम भी थे। उस सरकार ने क्या किया? ...(व्यवधान) उनकी सरकार में आप हिस्सेदार थे। उड़ीसा बिहार का एक अंग है। हम बड़े भाई और छोटे भाई जैसे हैं। समस्या का जिक्र करना स्वाभाविक है । उस सरकार में क्या हुआ, इसे भी देखना चाहिए, सिर्फ आलोचना की दृटि से हमें यह बात नहीं कहनी चाहिए। हम जिस इलाके से आते हैं, वह बहुत बड़ा इलाका है जो बिहार की गरीबी से ओतप्रोत है। आज वह नक्सलवाद और माओवादियों का केन्द्र बना हुआ है। बिहार के कई दूरदराज इलाके जो बाढ़ से प्रभावित हैं, उन इलाकों में भी जाने का काम करना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि 54 नई रेलगाड़ियों का परिचालन, 36 गाड़ियों का विस्तार, 12 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि, फ्रेट कोरिडोर का निर्माण, रेल व्हील फैक्ट्री छपरा की उत्पादन क्षमता का विस्तार, समस्तीपुर कारखाने का िवस्तार, सोनपुर में डी.एम.यू. शेड एवं वैगन वर्कशाप का निर्माण, रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला के संबंध में प्रस्ताव, देश के विभिन्न क्षेत्रों में 550 किलोमीटर नई रेल लाईन को पूरा करने का प्रस्ताव, वर्ा 2006-07 में 1100 किलोमीटर से अधिक आमान परिवर्तन का लक्ष्य निर्धारण, 11 नई रेल लाईन बिछाने के सर्वेक्षण का प्रस्ताव इत्यादि कार्यों से रेल मंत्री जी ने देश के लाखों लोगों में एक अमिट छाप छोड़ने का काम किया है।

महोदय, मैं इस बजट की बार-बार भूरि-भूरि प्रशंसा करते हुए भारी हृदय से याद दिलाना चाहता हूं कि इस बजट में चम्पारण, जिसने मोहन दास करमचन्द गांधी को महात्मा गांधी बनाया लेकिन उन्हीं की कर्मभूमि चम्पारण को रेल बजट में कुछ नहीं मिला। इससे चम्पारण की जनता अपने को उपेक्षित महसूस कर रही है जबकि इस चम्पारण ने माननीय रेल मंत्री जी की अपील पर चार सांसद दिए। हम सभी सांसद भी अपने आप को शर्मसार महसूस कर रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से सादर अनुरोध करना चाहता हूं कि महात्मा गांधी जी की जन्मभूमि से उनकी कर्मभूमि चम्पारण तक एक जोड़ी रेलगाड़ी देकर गांधी जी की आत्मा तथा चम्पारण एवं पोरबन्दर के पुराने संबंध एवं इतिहास को अमर किया जाए। चम्पारण के रक्सौल या नरकटियागंज जंक्शन पर वाशिंग पीट का निर्माण अति आवश्यक है। मुजफ्फरपुर-गोरखपुर रेल लाईन पर दिल्ली की ओर से हावड़ा तक मालगाड़ियों का परिचालन होने से रेललाईन पर भारी दबाव है इसलिए इस रेललाईन का दोहरीकरण किया जाए। मुजफ्फरपुर-नई दिल्ली वाया नरकटियागंज एक जोड़ी नई रेलगाड़ी चलाई जाए।

सुगौली जंक्शन और सेमरा स्टेशन के बीच छगरांहा-सुगांव में हाल्ट के निर्माण की स्वीकृति दी जाए। नरकटियागंज-मुजफ्फरपुर के बीच 5215 अप और 5216 डाऊन ट्रेन को पैसेन्जर ट्रेन के रूप में चलाया जाए। यह ट्रेन प्रत्येक स्टेशन पर रुकती है परन्तु एक्सप्रैस के नाम पर एक्सप्रैस का किराया वसूला जाता है जबकि यह आगे जाकर एक्सप्रैस बन जाती है। रेल बोर्ड के अभी जो चेयरमैन, जो पहले यहां के डी.एम. थे, तब माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था और जनता में घोाणा भी की थी, जिसे इन्होंने नोट भी किया था लेकिन उसके लिए आज भी दुगुना या तिगुना किराया लिया जाता है। सुबह आठ बजे से लेकर रात के आठ बजे तक कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। आप लोगों को पैसेंजर ट्रेन में बिठाकर एक्सप्रैस का किराया लेते हैं, यह मुनासिब बात नहीं है। वह ट्रेन पैसेंजर ट्रेन के रूप में रहती है इसलिए पैंसेजर ट्रेन का भाड़ा वसूल किया जाना चाहिए। सप्त क्रान्ति सुपर फास्ट ट्रेन, जो मुजफ्फरपुर से 12.00 बजे चलती है। उसके बाद वैशाली चलती है जो छपरा होकर जाती है और पांच-दस मिनट के अंतराल में इसके पीछे सप्र क्रांति एक्सप्रैस आती है। सप्त क्रांति के गोरखपुर से दिल्ली के बीच में एक स्टॉपेज है जबकि वैशाली के नौ स्टॉपेज हैं। वैशाली एक्सप्रैस आगे चलती है इसलिए ट्रेन बाधित होती है और उसे रुक-रुककर जाना पड़ता है।

हम मांग करते हैं कि मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी गाड़ी को एक घटां पहले चलाया जाए और इस ट्रेन में एक ए.सी. सैकिंड क्लास, एक एस.सी. थर्ड क्लास, स्लीपर क्लास और एक जनरल बोगी जोड़ी जाएं। इसमें नॉर्मल पीरियड में सात सौ पैसेन्जर्स वेटिंग लिस्ट में रहते हैं और पीक पीरियड में दो हजार पैसेन्जर्स वेटिंग लिस्ट में रहते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है यह काम शीघ्र कराने का कट करें।

धनहा विधान सभा हमारा इलाका है, यह बहुत पिछड़ा इलाका है और चारों तरफ नदी से घिरा हुआ है। हम बताना चाहते हैं कि एक साल पहले इसका शिलान्यास हुआ था और सर्वे हुआ था। लेकिन उसकी रिपोर्ट इस बजट में कही नहीं दिखाई दे रही है। हम जानना चाहते हैं कि उसमें कितना पैसा दिया गया है। नरकटियागंज से लेकर जयनगर तक वाया दरभंगा बड़ी रेल लाइन बन रही है। इसके एक साल पहले पूरा होने की बात थी। वहां से लौकहां-लौकही-निर्मली तक विस्तारित करते हुए पिछले बजट में पांच करोड़ रुपये मिले थे। लेकिन इस बार उसमें बहुत कम पैसा दिया गया है। यह सड़क नेपाल की सीमा तक जाती है। तत्कालीन प्रधान मंत्री, तत्कालीन रक्षा मंत्री, श्री जॉर्ज फर्नांडीज तथा तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने वहां घोाणा की थी कि पुलों के निर्माण के लिए हम यह पैसा डिफैंस से देंगे। लेकिन उस इलाके के निर्माण के लिए एक पैसा भी नहीं मिला है। हम चाहते हैं कि डिफैंस विभाग या रेल विभाग इसे बनाने का कार्य करे। नेपाल और भारत की मैत्री के लिए वहां आवागमन का विस्तार हो। इस काम में उससे बहुत मदद मिलेगी।

महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा चम्पारण तथा विभिन्न जगहों पर जैसे नरकटियागंज, सुगौली, मोतिहारी, बेतिया और रक्सौल में आर.ओ.बी. बनाना का शिलान्यास किया जा चुका है। इस समय बिहार में 32 आर.ओ.बी. के निर्माण कार्य को पूरा किया जाना जनहित में बहुत जरूरी हैं। शिलान्यास होने के बाद भिन्न-भिन्न तरह की आलोचनाएं हम लोगों को सहनी पड़ती हैं। कुछ मामले एन.एच.आई. में पड़े हुए हैं। हम चाहते हैं कि वह विभाग तथा रेल विभाग मिलकर यह काम करें और इससे लाभ उठायें। पटना के मसूर इलाके में आर.ओ.बी. का निर्माण किया जाए। इसके बनने से राट्रीय राजमार्ग 30 एवं 30ए का सम्पर्क सुगम हो जायेगा। पटना-हावड़ा रेल लाइन पर दानापुर, देवघर के बीच में लगभग 200 जर्जर एवं पुराने पुल पड़ते हैं। इन पुलों से रेलों को कभी भी खतरा पैदा हो सकता है। इसलिए हम चाहते हैं कि आप उन पुलों के निर्माण का कार्य शीघ्र शुरू कीजिए। मुगलसराय-सीतापुर के बीच खास तौर पर पटना सिटी, बंकाघाट, खुसरूपुर, पंडारक, वड़हिया रेलवे स्टेशनों पर आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. के लोगों के रहने की व्यवस्था की जाए। आर.पी.एफ. के लोग वहां रक्षा कार्य के लिए रहते हैं। लेकिन उनके रहने की वहां कोई जगह नहीं हैं। जिसके कारण वे वहां प्रतीक्षालयों पर कब्जा कर लेते हैं। इस कारण वहां पैसेन्जरों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। दानापुर-नेऊरा-दनियावां-शेखूपुरा के लिए बन रही रेल लाइन की राशि आवंटित कर इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए। दानापुर मंडल के अंतर्गत लगभग 50 पुराने रेल पुलों के कारण कोई रेल दुर्घटना न हो, इसलिए इस काम को शीघ्र पूरा किया जाए। इसके अलावा मोकामा, बाढ़, फतुआ, अथमलगोला, दानापुर, महुआ, दनियावां आदि जो इलाके हैं, वहां रेल पुल बहुत खराब हैं। इन पुलों को भी शीघ्र बनाया जाए।

सभापति महोदय, देवघर, शिवहर, सीतामढ़ी, मोतिहारी रेल लाइन का सर्वे हुआ था और इसके लिए कुछ पैसा भी आबंटित किया गया था। लेकिन इस बार के रेल बजट में हम उसकी रूपरेखा नहीं देख रहे हैं। यह दूर-दराज का इलाका है, इसलिए इस इलाके को जोड़ा जाना चाहिए।

अंत में मैं माननीय रेल मंत्री जी तथा रेल विभाग के पदाधिकारियों को बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि इन्होंने एक शानदार रेल बजट पेश करके देश पर एक अनुकरणीय छाप छोड़ी है। बजट में गरीबों पर कोई बोझ नहीं डाला गया है, नई-नई रेल लाइने दी गई हैं तथा गरीबों के लिए ए.सी. की सुविधा भी दी गई है। इस तरह से उन्होंने इस सदन में एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। अभी उड़ीसा के भाईयों का कुछ बचा है और हम लोगों का भी कुछ बचा है, उसे सप्लीमेंट्री बजट में लाने का काम करें। हमारे कुछ प्वाइंस बाकी हैं, वे हम आपको दे देते हैं, क्योंकि आपने कई बार इशारा किया है उन्हें प्रोसिडिंग में शामिल किया जाए।

**श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराट्र)** : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। इस साल के 2006-07 के रेल बजट में मैं शिवसेना की तरफ से अपने विचार व्यक्त कर रहा हूं। रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसमें पूरे बिहार की छाप है। बिहार में 16 नयी रेल गाड़ियां शुरू हो गई हैं और बिहार को सारे देश से जोड़ा गया है, इसलिए उसमें बिहार की छाप पड़ी है।

सभापति महोदय, प्रवासी भाड़े और माल ढोने में कुछ कटौती हुई, 55 नयी ट्रेनें चालू हुई। इससे यह मतलब नहीं है कि रेल बजट बहुत अच्छा बनाया है, मैं तो यह कहूंगा कि ज्यादा खट्टा है और कुछ थोड़ा सा मीठा है, बाकी उसमें कुछ नहीं है। बजट में निजीकरण के माध्यम से फूड प्लाजा वाले खुश हो रहे थे, मैं पूछना चाहता हूं कि जिसकी उन्होंने पिछली बार के बजट में घोाणा की थी,

वह कुल्लड़ कहां गए? लालू प्रसाद जी इस समय यहां बैठे नहीं हैं, मैं यह पूछना चाहता हूं कि वह कुल्लड़ कहां गायब हो गए? मैं उनकी होशियारी की दाद देता हूं कि उन्होंने जो यहां की पार्लियामेंट की रेलवे कैंटीन में कुल्लड़ रखा है, हमारे यहां के सांसदों को लगेगा कि वह कुल्लड़ चालू है।

सभापति महोदय, इस रेल बजट में महाराट्र के लिए कुछ नहीं दिया। गुजरात, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान और आंध्र प्रदेश को भी कुछ नहीं दिया, सिर्फ दिल्ली, बिहार और तमिलनाडु को दिया है। मैं कोई आरोप नहीं लगाऊंगा, लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि लालू प्रसाद जी भी बिहार के हैं और वेलू जी तमिलनाडु के हैं, इसलिए मेरे ख्याल से ये ज्यादा उनकी तरफ चले गए हैं। सबसे ज्यादा राजस्व मुंबई और महाराट्र से 44 प्रतिशत मिलता है और जब इतना ज्यादा राजस्व मुंबई और महाराट्र देश को देता है, हिन्दुस्तान की सरकार को और सेंट्रल गवर्नमेंट को देता है, उस महाराट्र को कुछ नहीं दिया। मुंबई की आबादी सवा करोड़, डेढ़ करोड़ तक है और वहां के 65 लाख लोग रोज लोकल ट्रेन से जाते हैं, उनके बारे में मंत्री जी ने कुछ नहीं सोचा है। मेरे पास एक अखबार की कटिंग है, मैं आपको बताता हूं कि इतनी भीड़ में ये सब लोग जाते हैं, लोकल ट्रेन में चढ़ते हैं और उसमें कोई सुविधा नहीं है। मैं लालू जी से कहूंगा कि लोकल से जाने वाला एक व्यक्ति मुझे मिला था और वह बिहार का था। हम उन्हें भईया बोलते हैं। मैंने उससे पूछा कि लालू जी का बजट कैसा है तो उन्होंने कहा कि मंत्री जी ने अपने बच्चों के लिए पुणे की एक ट्रेन एक दिन के लिए ज्यादा चालू कर दी, लेकिन उन्होंने हमारे लोकल वालों को नहीं देखा। आज मुंबई में कई उत्तर-भारतीय और बिहार वासी हैं, उनके बारे में लालू जी ने कुछ नहीं सोचा है। इसलिए महाराट्र के सभी लोग नाराज हैं। महाराट्र के मुख्य मंत्री, श्री विलासराव जी देशमुख और उप मुख्य मंत्री जी ने कहा कि इस बजट में महाराट्र को कुछ नहीं दिया। मुंबई से दिल्ली एसी एक ट्रेन गरीबों के लिए चालू की है, अनंत कुमार जी ने कहा कि 200 रुपए में दिल्ली से मुंबई जाती है तो 600 रुपए में कैसे जाएगी। ठीक है कि आपने एक नया प्रयास करने का प्रयत्न किया है, उसका मैं थोड़ा स्वागत करूंगा, लेकिन उसके बदले में वह गरीब 600 रुपए कहां से देगा। इसलिये मैं कहूंगा कि न मुम्बई के लोकल लोगों के लिये और न ही कोंकण के लोगों के लिये कुछ किया गया है। इसी तरह विदर्भ, मराठवाड़ा और पश्चिमी महाराट्र के लिये कुछ इस बजट में कहा गया है। महाराट्र रेल वे को ज्यादा राजस्व देने वाला राज्य है। जब महाराट्र के लिये कुछ नहीं दिया गया तो मैं अपनी नाराज़गी व्यक्त करता हूं।

सभापति जी, इस रेल बजट के अनुसार हमारे महाराट्र के मराठवाड़ा और विदर्भ क्षेत्र में कुछ रेल लाइनें बिछाने की घोाणा की गई है। जब एन.डी.ए. सरकार में श्री अटल बिहारी वाजपेयी प्रधानमंत्री थे, उनकी मदद से हमारे महाराट्र के पांच ऑन गोइंग प्रोजैक्ट्स के लिये तत्कालीन रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने काफी राशि स्वीकृत की थी। वर्तमान रेल मंत्री जी ने एक अच्छा काम किया है, उसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद दूंगा कि इस बजट में मुदखेड़-आदिलाबाद रेलमार्ग, जो 167 किलोमीटर है, के लिये घोाणा की है। लेकिन मेरा एक निवेदन है कि इस रेलमार्ग के लिये नवम्बर-दिसम्बर तक का एक टाइम बाउंड प्रोग्राम होना चाहिये। मराठवाड़ा का यह अत्यंत ही पिछड़ा क्षेत्र है। पिछले 50 सालों से इस इलाके में एक किलोमीटर भी रेल लाइन नहीं बिछाई गई है। वहां पर वर्षों तक आन्दोलन किये गये। बुजुर्ग नेता जेल गये जिनमें गोविन्दभाई सर्राफ और काबरा हैं जो अब नहीं रहे। कई स्वतंत्रता सेनानियों पर लाठीचार्ज किया गया और अंत में एन.डी.ए. सरकार के माध्यम से मुदखेड़-आदिलाबाद रेलमार्ग बनाये जाने की घोाणा की गई। हमारी एक मांग पूर्णा-नान्देड़-पटना के लिये रेलगाड़ी दिये जाने के बारे में रही है। नान्देड़ में सिखों का गुरुद्वारा है और पटना साहिब से सिख समुदाय के लोग आते हैं। हमारी मांग थी कि पटना से नान्देड़ के लिये एक ट्रेन दी जाये। यह केवल सप्ताह में एक बार ही दी गई है और वह भी आमान परिवर्तन होने के बाद चलेगी। मेरा निवेदन है कि आमान परिवर्तन जल्दी से कराया जाये।

सभापति महोदय, रेल मंत्री पूर्णा-आदिलाबाद एक नई ट्रेन शुरु करने वाले हैं। मुम्बई से एक ट्रेन नन्दीग्राम एक्सप्रैस निकलती है जो नान्देड़ तक आती है। इसे नागपुर तक ले जाने वाले हैं। यह सब आमान परिवर्तन के बाद होगी। मेरी मांग है कि यह टाइम बाउंड कार्यक्रम के अंतर्गत की जाये। इसी प्रकार एक प्रोजैक्ट सिकन्दराबाद-मुदखेड़-जनतमपेट-बोदल का है जिसके लिये दस करोड़ रुपये मिले हैं। इसमें अभी 150 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इस लाइन के बनने से हम लोग आन्ध्र प्रदेश से जुड़ जायेंगे। हालांकि पहले भी जुड़े हुये हैं लेकिन अब और जुड़ जायेंगे। दूसरे, अकोला, मराठवाड़ा और विदर्भ से जुड़ जायेगा। इस प्रोजैक्ट के लिये 26 करोड़ रुपये मिले हैं, अभी 151 करोड़ रुपया बाकी है। चूंकि प्रोजैक्ट लैंग्थी हो रहा है, इसलिये ज्यादा राशि की मांग कर रहे हैं।

सभापति जी, पश्चिमी महाराट्र में मराठवाड़ा से जोड़ने के लिये मिरज-लातूर रेल लाइन की डिमांड काफी वर्षों से की जा रही है। इस वर्ा 44 करोड़ रुपया दिया गया, उसके लिये धन्यवाद लेकिन अगर और 44 करोड़ रुपया मिल जाये तो लाइन पूरी हो जाती है। इसके बनने से एक फॉस्ट ट्रेक तैयार हो जाता है। हमारे मित्र अहमदनगर-बीड-परली रेलमार्ग पर बोलने वाले हैं और श्री गायकवाड़ जी भी बैठे

हुये हैं। वे भी अपने विचार रखने वाले हैं, इसलिये मैं कहूंगा कि यह प्रोजैक्ट कई वर्षों से चल रहा है। दो-चार बार तत्कालीन रेलमंत्री जी ने शिलान्यास भी किया लेकिन कुछ नहीं हुआ। इस कार्य के लिये अभी 10 करोड़ रुपये मिले हैं, अभी 428 करोड़ रुपये की जरूरत है। अगर 10 करोड़ हर साल मिलेंगे तो इसमें 42 वर्ा लगेंगे। बीड में रेल नहीं है। यहां के कई बड़े बड़े नेता संसद में रहे हैं लेकिन अभी तक यहां इस संबंध में कुछ नहीं हुआ। इस संबंध में अवश्य कुछ काम होना चाहिए। इसके अलावा मराठवाड़ा के जो पांच प्रोजेक्ट हैं, इनके लिए सिर्फ 673 करोड़ रुपये की ज़रूरत है। इससे ये क्षेत्र जो कई वर्षों से पिछड़े थे, रेल से जुड़ जाएंगे। मैं लालू जी को कहूंगा कि मैंने गत वर्ा भी उनका स्वागत किया था जब उन्होंने 5000 करोड़ रुपये की बचत की थी। इस वर्ा 11000 करोड़ रुपये उन्होंने बचाए हैं। क्यों नहीं उन 11000 करोड़ रुपये में से 673 करोड़ रुपये मराठवाड़ा के लिए दे देते? अभी लालू जी बैठे नहीं हैं लेकिन रेल राज्य मंत्री वेलू जी बैठे हैं। वेलू जी हिन्दी नहीं समझते लेकिन अभी कुछ समझने लगे हैं। मैं उनसे कहूंगा कि रेलवे के पास जो 11000 करोड़ रुपये का रिज़र्व फंड है, उसमें से पैसा मराठवाड़ा के ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स के लिए दे दें तो मराठवाड़ा सभी क्षेत्रों से जुड़ जाएगा। ...(व्यवधान) जो विदर्भ का बड़ा प्रोजेक्ट है नागपुर से नारखेड और अमरावती से नारखेड, उसका भी वही हाल है। इसमें 138 किलोमीटर के लिए सिर्फ 15 करोड़ रुपये मिले। गत वर्ा 27 करोड़ रुपये मिले थे। अभी वहां भी 125 करोड़ रुपये और चाहिए। अगर यह धनराशि शीघ्र मिल जाए तो मराठवाड़ा से नारखेड बहुत नज़दीक हो जाएगा।

महोदय, सेन्ट्रल रेलवे में पुणतांबा-शिरडी प्रोजेक्ट है। उसमें 48 करोड़ रुपये का खर्च था जिस पर 32 करोड़ रुपये खर्च हो गए हैं। इस समय दस करोड़ रुपये दिये लेकिन छः करोड़ रुपये का बैलेन्स है। इसको आपने 16 करोड़ रुपये क्यों नहीं किया? यदि किया होता तो यह मार्ग पूरा हो जाता। मराठवाड़ा में रोटेगांव से पुणतांबा की मांग कई वर्षों से चली आ रही है। हमारे भूतपूर्व विधायक बसई बंधु दस वर्षों तक उसकी मांग करते रहे, लेकिन आज तक वहां सर्वे भी नहीं हुआ। वहां 35 किलोमीटर लंबी नई रेल लाइन डालने के लिए 40 करोड़ रुपये चाहिए। मैं आपके माध्यम से वेलू जी और लालू जी से विनती करूंगा कि यह धनराशि शीघ्र प्रदान करें। शिरडी से तिरुपति जाने के लिए एक ट्रेन है। हमारे महाराट्र से बहुत लोग तिरुपति जाते हैं और आंध्र प्रदेश से भी अनेक लोग शिरडी जाते हैं। मैं इस गाड़ी के लिए आपका धन्यवाद करता हूं। जो गाड़ी मदुरई से दी है उसके लिए भी धन्यवाद करता हूं। ...(व्यवधान) अभी तो हमारी पार्टी की तरफ से दस मिनट ही हुए हैं। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : आपकी पार्टी के कुल 16 मिनट हैं और 10 मिनट आप ले चुके हैं। आपको दो मिनट और मिलेंगे।

**श्री चंद्रकांत खैरे** : जैसे आपने सबको समय दिया, वैसे ही कृपया मुझे भी दीजिए। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : पूरा समय आप ले लेंगे तो बाकी सदस्य क्या बोलेंगे?

**श्री चंद्रकांत खैरे** : महोदय, रोटेगांव से पुणतांबा जो नई रेल लाइन का प्रपोज़ल होगा, उसके माध्यम से तिरुपति से शिरडी तक जा सकते हैं और शिरडी से तिरुपति जा सकते हैं। हमारे आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु के लोग शिरडी आते हैं तो उनको बहुत तकलीफ़ होती है। मैं वेलू जी से कहूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : आप खत्म करें।

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति महोदय, मेरे सारे मुद्दे रह जाएंगे। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : आपके मुद्दे पूरे हो जाएंगे लेकिन बाकी सबके रह जाएंगे।

**श्री चंद्रकांत खैरे** : महोदय, मैंने तिरुपति गाड़ी के लिए मंत्री जी को धन्यवाद दिया, लेकिन वह हफ्ते में एक दिन ही है। मैं निवेदन करता हूं कि उसे प्रतिदिन चलाया जाए। सचखंड एक्सप्रैस भी बड़ी कोशिशों के बाद नांदेड़ से अमृतसर के लिए चली है। वह पांच दिन चलती थी मगर अब वह सात दिन चलती है। उसके लिए मुझे भी बहुत प्रयास करना पड़ा । महोदय, मुझे पांच मिनट का समय और दीजिए।

**सभापति महोदय** : आपके दूसरे साथियों को बोलने का मौका नहीं मिलेगा। आपका एक भी साथी बोल नहीं पाएगा।

**श्री चंद्रकांत खैरे** : महोदय, मैं सबका समय नहीं लूंगा और अपनी बात जल्दी समाप्त कर दूंगा। माननीय मंत्री जी ने यात्रियों को बेहतर सुविधा देने के लिए मार्डन स्टेशन की घोाणा की है, मैं इसका स्वागत करता हूं। लेकिन जब श्री नीतीश कुमार मंत्री थे, तब उन्होंने शंभाजी-औरंगाबाद रेलवे स्टेशन का शिलान्यास किया था, लेकिन आज तक यह बजट में नहीं आया है। यह बजट में आना चाहिए था। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि हमारे जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं, क्योंकि मेरा पर्यटन क्षेत्र है, अजंता-एलोरा के पास है, पाटन क्षेत्र है और इसके नजदीक शिरडी है, इस कारण हमारा मार्डन स्टेशन होना चाहिए। उसके साथ में मुकुंदवारी, दौलताबाद, लातूर, परसौडा स्टेशन के बारे में भी मंत्री जी विचार करें।

मैं यह भी चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी रोटे गांव स्टेशन को भी बढ़ावा देंगे, क्योंकि वहां नया मार्ग चलने वाला है, वहां सचखंड ट्रेन रुकनी चाहिए और छह रिजर्वेशन सैंटर्स का कोटा भी रखना चाहिए। हमारे मराठवाड़ा के लिए डबल ट्रैक होना चाहिए। बनवार से मुदखेड डबल ट्रैक विद इलेक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए। इसका कोई जिक्र नहीं है। मैंने पिंक बुक में भी देखा है। महाराट्र और मराठवाड़ा के विकास को मंत्री जी नहीं देखेंगे तो उनके ऊपर आरोप आएगा कि उन्होंने सिर्फ बिहार के लिए किया है। यह मार्ग डबल ट्रैक विद इलेक्ट्रीफिकेशन जल्दी से जल्दी चलना चाहिए। जो जालना से खामगांव सर्वे की डिमांड है, वह सर्वे नहीं हुआ है। यह सर्वे कराया जाए, ऐसी मैं विनती करता हूं। एक बहुत ही पुरानी डिमांड है, हमारी सांसद बहन यहां बैठी हैं, शोलापुर से जलगांव का मार्ग है। वह शोलापुर से निकलता है। शोलापुर, तुलजापुर, उस्मानाबाद, बीड, पैठन, संभाजी नगर, सिलौड, अजंता की जलगांव से कनैक्टीविटी होनी चाहिए। 50 साल से यह डिमांड आ रही है। बड़े-बड़े नेताओं ने भी यही डिमांड की है, लेकिन अभी तक यह सर्वे नहीं हुआ है। यह सर्वे कराने की मैं मंत्री जी से विनती करूंगा।

मंत्री जी ने एक नई ट्रेन अहिंसा एक्सप्रेस पुणे से अहमदाबाद शुरू की है, उसे नांदेड़ तक बढ़ाया जाए। वैसे तो बहुत से मुद्दे हैं, लेकिन मैं कहूंगा कि आज श्री लालू ने यह बजट पेश किया है। इस बजट में बहुत सी खामियां हैं। हमारे यहां शंभाजी-औरंगाबाद का स्टेशन एडब्ल्युबी है, वहां एक पीट लाइन के लिए वैंडर सर्विस सेंटर होना चाहिए। नांदेड़ डिविजन में भी यह सुविधा नहीं है। अंत में मैं कहूंगा कि हमारी जो कई वर्षों की डिमांड है, हम सब मराठी बोलने वाले लोग महाराट्र के साउथ सैंटर रेलवे में हैं, नांदेड़ डिविजन साऊथ रेलवे में हैं, नांदेड़ डिविजन मुदखेड़ और धर्माबाद ये पूरा रीजन सैंट्रल रीजन में जोड़ा जाए। यह हमारी बहुत दिनों से डिमांड है। मैं आपके माध्यम से श्री लालू और श्री वेलु को विनती करूंगा, तत्कालीन मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ऐसा करने वाले थे, लेकिन तब बिहार में बहुत बड़ा कांड हुआ था इसलिए यह रुक गया था। लेकिन अब यह डिमांड मराठी बोलने वाले लोग कर रहे हैं। हमारे सभी लोगों का एमपी, एमएलए सारे लोगों का मुम्बई से सम्पर्क है और मुम्बई सैंट्रल रेलवे में आती है। यह डिमांड बहुत पुरानी है। यह जो रेल बजट आया है ज्यादा खट्टा, थोड़ा सा मीठा है। लेकिन मुसाफिर हो रेल का राजा, हम सबकी यह आस, ऐसा मंत्री जी ने कहा। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि बिहारी हो रेल का राजा, यह लालू की आस।

**श्री कैलाश बैठा (बगहा)** : महोदय, प्रस्तुत रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र सहित दो जिलों की उपेक्षा हुयी है। माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस उपेक्षित क्षेत्र की ओर आकृट करना चाहता हूं।

1. छितौनी-तमकुही रोड रेल लाइन पर कोई ध्यान इस बजट में नहीं दिया गया है। इसका सर्वे कार्य कब तक पूरा होगा और इसे किस रेल बजट में निधि उपलब्ध करायी जायेगी।

2. हाजीपुर सुगाली रेल मार्ग से चम्पारण क्षेत्र को काफी लाभ पहुंचेगा। इसकी भी प्रगति संतोाजनक नहीं है। बजट में इस विाय को छुआ तक नहीं गया है। जबकि पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने एनडीए सरकार के दौरान ही इसका शिलान्यास किया था।

3. 55 नयी रेलगाडियों में से 16 बिहार को दी गयी है, लेकिन मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज रेल खंड पर एक भी नयी गाडी नहीं दी गयी है। सालों पुरानी चौरी-चौरा एक्सप्रेस की मांग भी ठुकरा दी गयी है। यह गाडी गोरखपुर में दस घंटे अनावश्यक खडी रहती है, इसके रक्सौल तक करने में बीमारों को बनारस तक जाने में काफी सहूलियत होगी। सम्पर्क क्रांति का रूट परिवर्तन पहले ही कर दिया गया है। कम से कम सप्ताह में दो दिन भी इस गाडी को नरकटियागंज रूट से चलानी चाहिए।

4. नरकटियागंज में वाशिंग पिट की घोाणा खुद रेल मंत्री जी ने एक शिलान्यास समारोह के दौरान की थी लेकिन इस बजट में उसे शामिल नहीं किया गया।

5. रामनगर में कम्प्यूटराज्ड टिकट खिडकी उद्घाटन के बाद भी आज तक चालू नहीं हो पायी है।

6. बडी चालाकी से 200 मेल एवं एक्सप्रेस गाडियों को सुपर फास्ट का दर्जा देकर प्रति व्यक्ति 20 रूपये का सरचार्ज लगा दिया गया है। जब यात्री टिकट खिडकी पर खडे होंगे तब उन्हें पता चलेगा कि यात्री किराया न बढाने की बात कहने वाली सरकार ने बडी चतुरायी से 20 रूपये बढा दिया है। यह भी स्पट नहीं है कि गाडियों की रफ्तार कितनी बढेगी और अन्य कैसी सुविधायें यात्रियों को उपलब्ध करायी जायेंगी।

7. गाडियों में खाने की गुणवत्ता पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उदाहरण स्वरूप सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस का खाना यदि सप्ताह भर खा लिया जाये जो ज्वाइंडिस की बीमारी निश्चित हो जायेगी।

8. नरकटियागंज से मुजफ्फरपुर जाने वाली 5216 एक्सप्रेस गाडी में एक्सप्रेस का भाडा देना पडता है जबकि यह गाडी हर स्टेशन पर रूकती है। या तो इस गाडी को एक्सप्रेस की तरह चलाया जाये या यात्रियों से पैसेंजर का भाडा लिया जाये।

---

* The speech was laid on the Table

9. उत्तर बिहार से अधिकांश गरीब रोजी रोटी के लिए बिहार से बाहर जाते हैं। उन्हें गाडियों की कमी के कारण काफी परेशानी होती है। एक गरीब रथ मुजफ्फरपुर वाया नरकटियागंज-गोरखपुर होकर दिल्ली तक चलनी चाहिए।

10. देश के चार महत्वपूर्ण गाडियों को विश्वस्तरीय बनाने की घोाणा हुयी, लेकिन इसमें उत्तर बिहार की महत्वपूर्ण सप्त क्रांति सुपर फास्ट को शामिल नहीं किया गया है। इस गाडी में ए.सी तथा स्लीपर बोगियों में वृद्धि करने की आवश्यकता है क्योंकि इस पर यात्रियों का अत्यधिक बोझ है।

**श्री राम सिंह कस्वां (चुरू) :** महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपनी बात रखने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 2006-2007 का जो रेल बजट पेश किया है, किसी वर्ग विशेा पर बोझ डालने वाला नहीं है। किराया व मालभाडा नहीं बढाया गया है, लेकिन इस बजट में राजस्थान विशेा रूप से चुरू संसदीय क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गयी है। बजट से राजस्थान के विकास कार्यक्रमों पर विपरीत असर पड़ेगा। राजस्थान के सांसदों ने माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर रेल सुविधाओं के ि वस्तार की मांग की थी लेकिन लगता है माननीय मंत्री जी ने जनभावनाओं की अनदेखी की है। मेरे संसदीय क्षेत्र की निम्न मांगों को बजट में शामिल करना अत्यंत आवश्यक है।

1. रेवाड़ी-बीकानेर, सादुलपुर-हिसार, रतनगढ-डेगाना, श्रीगंगानगर-जयपुर मीटरगेज से ब्रॉडगेज में बदलने की मांग सालों से की जा रही है। ब्रॉडगेज के अभाव में सालों से चल रही जोधपुर-दिलली मेल को बंद करना पडा था, अब दिल्ली-बीकानेर चलने वाली गाडियां दिलली मेल 4791-4792, एक्सप्रेस 4789-4790 व शेखावटी एक्सप्रेस 9733-9734 बंद हो गयी है। इन गाडियों का संचालन मात्र रेवाडी तक ही हो रहा है। चुरू संसदीय क्षेत्र, शेखावटी क्षेत्र व बीकानेर क्षेत्र का दिल्ली से सम्पर्क टूट गया है। रेवाडी-सादुलपुर, सादुलपुर-हिसार रेल मार्ग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति 7-8 वर्ा पूर्व की गयी थी, लेकिन पिछले तीन वित्तीय वर्ो में प्र

ात्येक वर्ा में 15-15 करोड़ का प्रावधान किया गया था। उक्त मामूली बजट का भी पूर्ण उपयोग नहीं किया गया और इस वर्ा भी मामूली बजटीय प्रावधान किया गया है जिससे इस क्षेत्र की जनता में घोर निराशा व्याप्त है। अतः स्वीकृतशुदा भाग रेवाडी-सादुलपुर व सादुलपुर-हिसार के अमान परिवर्तन के लिए पूर्ण बजटीय प्रावधान कर शेा बचे भाग सादुलपुर बीकानेर व रतनगढ़-डेगाना की स्वीकृति अविलम्ब करने का कट करें। इस संबंध में माननीय उच्च न्यायालय जोधपुर राजस्थान द्वारा भी आमान परिवर्तन के निर्देश जारी किए हैं। देश की आजादी के पश्चात पिछले 55 सालों में संसदीय क्षेत्र चुरू में रेल लाइनों का कोइ भी विस्तार नहीं हुआ है।

2. चुरू, तारानगर, नौहर, सरदारशहर से हनुमानगढ़, सीकर से नोखा वाया सालासर नयी रेल लाइन बिछाने का सर्वे भी किया गया, इस सर्वे का उदघाटन भी किया गया था लेकिन वांछित परिणाम सामने नहीं आये हैं और न ही इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान किया गया है।

---

* The speech was laid on the Table

3. बीकानेर चूरू 1/2 बी.सी सवारी गाड़ी का सादुलपुर जंक्शन तक बढाने की मांग सालों से की जा रही है। जनहित में इन्हें बढाना अत्यंत आवश्यक है।

4. मेरे संसदीय क्षेत्र में सबसे बडी समस्या रेलवे लेवल क्रासिंग की है। रेलवे क्रांसिंग नहीं होने के कारण हर साल काफी दुर्घटनाएं होती हैं। ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड रहा है। सालों से चालू ग्रामीण रास्तों को रेलवे विभाग द्वारा बंद कर दिये गये हैं। आज प्रत्येक किसान के पास ऊंट गाडा, ट्रक्टर, जीप आदि है। रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में इन्हें आने जाने में बहुत भारी परेशानी का सामना करना पड रहा है। दिल्ली बीकानेर रेल लाइन पर बीकानेर डिवीजन के अंतर्गत बबेड-भोजान स्टेशन, गुगलवा किस्तान स्टेशन, हरपालू स्टेशन, कान्धरान, डोकवा, हिडयाल, मोलीसर, पायली, बिग्गा, बेनीसर, सुडसर, हेमासर आदि गांवों के पास रेलवे फाटक व चुरू-सीकर मार्ग पर पहाडसर, हांसियावास ढाणी छोटी सिधमुख आदि गांवों के पास रेलवे फाटक नहीं होने के कारण ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामनाकरना पडता है। दुर्घटना का खतरा हमेशा बना रहता है। जिन गांवों को प्रधान मंत्री सडक योजना के अंतर्गत जोडा गया है, रेलवे क्रासिंग नहीं होने के कारण इन सडकों के निर्माण का कोइ औचित्य नहीं है। इनमें चुरू, दुधवा खारा के मध्य लादडीया व बाडकी गांवों को जोडने के लिए सडकों का निर्माण किया गया है, सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा इसके लिए आवश्यक धनराशि 56-56 लाख रूपये जमा करवाने के लिए ड्राफ्ट भी भेज दिये गये थे, लेकिन उक्त राशि को रेल विभाग द्वारा वापस लौटा दिया गया है। कृपया इन गांवों को सडक से जोडने वाली सडक पर मानव सहित रेलवे क्रासिंग बनाने व इसी खंड के अतंर्गत हरपालू स्टेशन के पास जाटूवास ग्राम को जोडने वाली सडक, रामपूरा स्टेशन के पास गुगलवा-किरतान को रामपूरा से जोडने वाली सडक पर मानव सहित रेलवे क्रासिंग, सादुलपुर-झुंपा के मध्य इन्दासर गांव को जोडने वाली सडक पर मानव सहित रेलवे क्रासिंग के निर्माण की स्वीकृति जारी करना आवश्यक है। मेरे सम्पूर्ण संसदीय क्षेत्र में लगभग 450 किलोमीटर रेल लाइन है, लेकिन रेलवे क्रासिंग मात्र 25 से भी कम है।

5. रतनगढ-सरदारशहर रेल मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा-श्रीडूंगरगढ स्टेशन के मध्य जसेलसर हाल्ट स्टेशन, श्री डूंगरगढ-सूडसर के मध्य बेनीसर हाल्ट स्टेशन खोलना जनता की मांग एवं आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत आवश्यक है। लोहारू-सादुलपुर जंक्शन के मध्य रामपुरा बैरी स्टेशन पर लिंक एक्सप्रेस का ठहराव करना अत्यंत आवश्यक है।

6. संसदीय क्षेत्र चुरू के श्रीडूंगरगढ व लाडनू महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं, जहां के व्यापारी देश के विभिन्न भागों में कार्यरत हैं, इन स्टेशनों पर कम्प्युटरीकृत आरक्षण व्यवस्था की अत्यंत आवश्यकता है। उपरोक्त कार्य करने की अभिशंाा के साथ में अपना भााण समाप्त करता हूं।

**श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हज़ारीबाग) :** सभापति जी, वर्ा 2006-2007 का रेल बजट आया है। यह बात सत्य है कि भारतीय रेल को मुनाफा हुआ है, लालू जी ने अपने भााण में 200 गाड़ियों का क्षेत्र बढ़ाने की बात की है, 55 नई ट्रेन चलाने की बात की है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि रेल बजट में सचमुच में क्षेत्रीय समानता नहीं है। जो रीजनल बेलैंस होना चाहिए, वह नहीं है। अधिकांश राज्य, चाहे वह पश्चिम बंगाल हो, आन्ध्र प्रदेश हो, असम हो, झारखण्ड हो, उड़ीसा हो, इन राज्यों की घोर उपेक्षा की गई है। सचमुच में यह लगता है कि लालू जी ने बिहार को रेलवे लाइन दे दी और वेलू जी ने तमिलनाडू को दे दी और दोनों ने मिलकर आपस में बांट ली। बाकी हिन्दुस्तान का नक्शा इनके माथे में नहीं आया। हिन्दुस्तान एक देश है और हिन्दुस्तान में इतने बड़े-बड़े राज्य हैं...(व्यवधान) जरा सुनिये, आप बोलने तो दीजिए। यह लगता है कि पूरे हिन्दुस्तान का नक्शा इनके ध्यान में नहीं आया कि भारतीय रेल पूरे हिन्दुस्तान की है। हिन्दुस्तान के नक्शे को देखकर इनको प्लानिंग करनी चाहिए थी, जो प्लानिंग इन्होंने नहीं की। कुछ लोगों ने पहले ठीक ही कहा कि किस तरह से इसको चलाएंगे? यहां अब कुल्हड़ चलेगा आदि कई बातों की उन्होंने घोाणा की थी लेकिन अब वह सब खत्म हो गया ऐसा अब लगता है । इन्होंने अपने भााण में कहा है कि रेलवे में तीन लाख लोग कम हुए हैं । इन्होंने अपने बजट में यह भी कहा है कि मात्र छः हजार लोगों को बहाल किया जायेगा। अगर इतने कम आदमी रेलवे में हो जाएंगे, इतनी मैनपावर कम हो जाएगी तो दुर्घटनाओं में वृद्धि होगी, क्योंकि कम लोगों पर ज्यादा काम का बोझ पड़ेगा और ऐसी घटनाओं को आप रोक नहीं सकेंगे।

साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि रेल बजट भााण जो इन्होंने दिया है एवं मंत्री जी की घोाणा से साफ-साफ लगता है कि रेलवे में निजीकरण और आउटसोर्सिंग, विशेाकर कैटरिंग में मध्य और बड़े उद्योग समूहों को लाने का प्रयास इन्होंने किया है। कैंटीन और दूसरी जगहों पर गरीब लोग वर्ों से काम करते हैं, आप कहीं भी केंटीन में चले जाइये, वहां गरीब लोग, दलित लोग वर्ों से काम कर रहे हैं। अब कैसे उनको परमानेंट किया जायेगा, स्थाई किया जायेगा? कैटरिंग अगर आप प्राइवेट को दे देंगे, सारे काम प्राइवेट को दे देंगे तो ये गरीब लोग कहीं के नहीं रहेंगे, वे बेकार हो जाएंगे और भुखमरी के शिकार हो जाएंगे। लालू जी अपने को दलितों का राजा कहते हैं, दलितों का ज्यादा ख्याल करते हैं, दलितों की बात करते हैं इसलिए मैं लालू जी से कहना चाहता हूं कि आप दलितों की बात करते हैं, गरीबों की बात करते हैं तो वे जो कैंटीन में काम करने वाले प्राइवेट लोग हैं, उन सारे लोगों पर ध्यान दीजिए कि वे परमानेंट होंगे या नहीं। ये जो लाखों की संख्या में सारे देश में रेलवे में काम करते हैं, आखिर उनका क्या होगा? इस पर भी तो भेदभाव मत कीजिए।

सबसे पहले कैटरिंग को प्राइवेट में देने की बात करते हुए ये कहते हैं कि टिकट बिक्री भी प्राइवेट में होगा, केंटीन भी प्राइवेट में चलेगी, सब कुछ प्राइवेट में चलेगा तो मातबर और बड़े-बड़े लोग रेलवे में घुस जाएंगे और साथ-साथ इसमें निजीकरण हो जायेगा। इसीलिए हम कहना चाहते हैं कि निजीकरण की बात नहीं करके भारतीय रेल को भारतीय रेल रहने दीजिए और निजीकरण को इतना बढ़ावा मत दीजिए।

मैं यह कहना चाहता हूं कि इन्होंने फ्रेट कोरीडोर के बारे में जो बातें कही हैं, उनमें पश्चिम बंगाल छूट गया, पश्चिम बंगाल के साथ भेदभाव किया गया है। पूर्वी कोरीडोर को हावड़ा के बजाय सोनागढ़ में ही रोक दिया गया, क्यों नहीं आप इसे हावड़ा तक ले गये? अगर आप इसे हावड़ा तक ले जाते तो हम समझते कि यह भेदभाव नहीं होता। माननीय रेल मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूं कि जिस तरह से रेल बजट में आपने राज्यों के साथ, स्टेट्स के साथ भेदभाव किया है, उसमें माननीय सदस्यों के जो भी सजेशंस (सुझाव) आये हैं, चाहे वे किसी भी दल के हों, बी.जे.पी. के हों, शिवसेना के हों, राट्रीय जनता दल के हों, कांग्रेस के हों, सारे लोगों ने आपसे रिक्वैस्ट (आग्रह) किया है, सारे लोगों ने पार्लियामेंट में आपसे कहा है, इसलिए सभी की बातों को ध्यान में रखकर आप इसमें सुधार लाइये और अपने बजट में एमेंडमेंट (संशोधन) कीजिए।

मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि झारखण्ड की शुरू से उपेक्षा रेलवे मंत्रालय करता रहा है। झारखण्ड एक ऐसा राज्य है, जो मैं समझता हूं कि देश में सबसे ज्यादा अगर आमदनी कोई देता है तो झारखण्ड देता है। देश में कोयले का जो टोटल (कुल) उत्पादन होता है, उसका 37 परसेण्ट झारखण्ड में होता है। झारखण्ड में लोहा है, इस्पात है, बोकारो स्टील सिटी में इस्पात कारखाना है, हटिया का भारी उद्योग है, टाटा का कारखाना है, इस तरह के कई बड़े-बड़े कारखाने हैं। सबसे ज्यादा आमदनी झारखण्ड से होती है, लेकिन सबसे ज्यादा उपेक्षा झारखण्ड की हुई है। यही नहीं, दो वर्ों में तीन बार लालू जी ने यहां पर बजट पेश किया है और तीनों बजट में सबसे ज्यादा अगर किसी की उपेक्षा हुई है तो वह झारखण्ड राज्य की हुई है। झारखण्ड एक आदिवासी राज्य है। वर्ा 2000 में झारखण्ड बिहार से अलग हुआ था। लालू जी झारखण्ड के भी नेता थे, भले ही अब वे अपने को बिहार का नेता मानें, उन्हें कम से कम झारखण्ड को इस तरह से नहीं देखना चाहिए। आठ योजनाएं आज से चार साल पहले शुरू की गई थीं, लेकिन एक भी योजना तीन साल में शुरू नहीं हुई है। एक भी

योजना का सर्वेक्षण नहीं हुआ है, एक भी नयी योजना नहीं ली गई है। जो आठ योजनाएं चल रही हैं, उन्हीं को थोड़ा-थोड़ा पैसा दे दिया जाता है। यदि इसी तरह से चलता रहा तो ये दस साल में भी पूरी नहीं होंगी।

मैं हजारीबाग से आता हूं। हजारीबाग उत्तरी छोटा नागपुर प्रमण्डल का मुख्यालय भी है। मैं कहना चाहता हूं कि कोडरमा-रांची वाया हजारीबाग 193 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन बननी है, यह तीन-चार साल पहले शुरू हुई थी, लेकिन अभी तक इसका एक चौथाई हिस्सा भी नहीं बना है। लोग देखते हैं एवं पूछते हैं कि कब यह रेलवे लाइन पूरी होगी। मुझे अफसोस है कि सात सौ करोड़ रूपये की यह योजना है, लेकिन बजट में मात्र 35 करोड़ रूपये का ही प्रावधान किया गया है। यह कैसा भेदभाव किया जा रहा है? मैंने लालू जी से कहा, रेलवे के चेयरमैन से भी कहा कि आप वहां जाकर के मॉनिटरिंग कीजिए और वहां पर देखिए की किस तरह से काम हो रहा है और काम में तेजी लाईए। दर्जनों बार निवेदन करने के बाद भी न मंत्री जी ने ध्यान दिया और न ही रेलवे के अधिकारियों ने। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि कोडरमा से रांची तक की 193 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन की मॉनिटरिंग करवाइए कि वह कब तक पूरी हो जाएगी और यह सदन में बताया जाए। हजारीबाग के लोग बरसों से लड़ते रहे हैं कि हजारीबाग को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए, लेकिन दुख की बात है कि झारखण्ड राज्य के आधे से ज्यादा जिलों को रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा गया है। इसकी घोर उपेक्षा की जा रही है। यही हाल कोडरमा से गिरडीह का है। वहां काम शुरू किया गया है, लेकिन अभी तक 25 प्रतिशत काम भी पूरा नहीं हुआ है।

हजारीबाग से टोरीलाइन के लिए कोल इंडिया ने एक सौ करोड़ रूपये आज से दो साल पहले जमा करवाए थे, लेकिन उसका काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। हमारे राज्य मंत्री यहां बैठे हुए हैं, मैं चाहता हूं कि वे नोट करते जाएं। यह भेदभाव हम लोगों से किया जा रहा है।

महोदय, रांची झारखण्ड राज्य की राजधानी है, जहां से एक राजधानी एक्सप्रेस दो दिन चलती है। मैं पहले भी यह बात बोलता रहा हूं लेकिन मुझे लगता है कि न मंत्री जी नोट करते हैं और न ही उनके पदाधिकारी नोट करते हैं। यदि नोट करते भी हैं तो उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती है। हम यहां भाण दे देते हैं, वह पार्लियामेन्ट में रह जाता है, कुछ अंश अखबारों में चला जाता है। उसके बाद उसका पता नहीं रहता है कि किस सदस्य ने क्या कहा है। इन्होंने कहा था कि रांची राजधानी चार दिन चलेगी लेकिन वह दो दिन चलती है। इससे वह खचाखच भरी रहती है। हमारे शिबू सोरेन जी झारखण्ड से मंत्री है और बैठे हुए हैं, उनका भी इससे आना-जाना होता होगा, मुझे लगता है कि सबसे ज्यादा रद्दी रैक्स और डिब्बे इस ट्रैन में लगा दिए गए हैं। ईस्टर्न रेलवे या कहीं से ये डिब्बे मिल गए हैं और इन्हें रांची राजधानी में जोड़ दिया गया है। एक दिन मंत्री जी इसमें सफर करके देखें कि इसकी क्या हालत है? इसमें कैसा खाना परोसा जा रहा है?

भुवनेश्वर राजधानी उड़ीसा से चलती है। कभी-कभी इसी से मैं आता हूं। इसकी हालत भी खराब रहती है। झारखण्ड और उड़ीसा सबसे पिछड़े राज्य हैं, इसलिए सबसे रद्दी रैक्स और डिब्बे झारखण्ड और उड़ीसा को दे दिए गए हैं। सबसे ज्यादा आमदनी झारखण्ड और उड़ीसा से होती है, लेकिन इनकी सबसे ज्यादा उपेक्षा की जाती है। मैंने पहले भी कहा था कि छोटा नागपुर प्रमण्डल के लोगों को के वल दो या तीन राजधानी मिलती है। सियालदाह राजधानी चलती है, आप कोडरमा में उसका ठहराव कीजिए। यहां से चार राजधानी सीधे ही निकल जाती हैं, आप इनका यहां ठहराव कीजिए ताकि आम लोगों को सुविधा मिल सके। इनके अफसरों से मिलने जाएं तो कहते हैं कि आपकी दर्खावस्त आयी है, आपने बोला था, उसकी इन्क्वायरी करवाएंगे, लेकिन क्या करवाते हैं, पता नहीं। ये जो ट्रैफिक देखते हैं, पता नहीं क्या करते हैं? इनको पता नहीं है कि क्या करना है?

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि सियालदाह राजधानी कलकत्ता से दिल्ली चलती है, इसका ठहराव कोडरमा में किया जाए । धनबाद से एक डीएमयू ट्रेन चलती है। वह पहले गया से धनबाद तक चलती थी, लेकिन अब उसे आसनसोल तक बढ़ा दिया गया है। लोगों को ट्रेन में 6-7 घंटे बैठना पड़ता है। उस ट्रेन में शौचालय का कोई इंतजाम नहीं है। मैं कभी-कभी गया में उतर जाता हूं तो उसी ट्रेन में कोडरमा तक जाता हूं। राजधानी दो दिन चलती है। अगर कोई बीच में पाखाने के लिए नीचे उतर जाता है तो वहीं रह जाता है और यदि कोई दौड़कर चढ़ता है तो उसे चोट लग जाती है। वहां कई घटनाएं भी हो चुकी हैं। हमने कई बार कहा, लिखकर भी दिया कि उस ट्रेन में टॉयलेट (शौचालय) का इंतजाम किया जाए या कोई दूसरी ट्रेन चलाई जाए, लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ।

हमने कई बार लिखकर दिया और कहा भी कि एक ट्रेन धनबाद-रांची-सूरत-अहमदाबाद के लिए चला दी जाए। लाखों लोग रोज काम करने के लिए जाते हैं, झारखंड से गरीब लोग जाते हैं। वे ट्रेन में लटक-लटककर जाते हैं। एक ही ट्रेन चलती है जो आंध्र प्रदेश होकर

तमिलनाडु जाती है, बाकी कोई ट्रेन नहीं है जो उस रास्ते से जाती हो। हमने सुझाव दिया था कि कम से कम एक ट्रेन रांची या धनबाद से सूरत-अहमदाबाद के लिए चलाई जाए। एक ट्रेन रांची से सीधे मुम्बई के लिए चलाई जाए ताकि वहां से आने-जाने की सुविधा हो। लेकिन आज तक ऐसा नहीं किया गया।

खलारी और पतरातू के बीच राय स्टेशन है। सभापति जी, आपको जानकर ताज्जुब होगा कि देश में राय स्टेशन चौथा ऐसा स्टेशन है जो सबसे ज्यादा मुनाफा देता है। राय में हर दो महीने में आन्दोलन होता है, 2-4 दिन बंद हो जाता है, फिर पदाधिकारी जाकर आश्वासन देते हैं। वहां कोई सुपरफास्ट ट्रेन नहीं रुकती। हमने कई बार कहा कि इसे कर दिया जाए क्योंकि वहां लोग लगातार आन्दोलन कर रहे हैं। वहां बीस-पच्चीस हजार से ज्यादा कोयला मजदूर हैं, अगल-बगल के लोग हैं। आज तक उसे नहीं किया गया।

इसी तरह रांची रोड से दिगवार में एक नया स्टेशन देकर ट्रेनों के ठहराव के लिए हमने कई बार कहा। वर्तमान स्टेशन जंगल में है और वहां से कोई नहीं चढ़ता। अगर दिगवार में स्टेशन कर दिया जाए तो लोग चढ़ेंगे, उन्हें आने-जाने में सुविधा होगी। आज तक उसे भी नहीं किया गया ।

बजट में सारे प्रावधान किए गए हैं। बहुत हंगामा हुआ कि बहुत अच्छा बजट है, जो रेलवे घाटे में चल रही थी, सन् 2001 में उसे मुनाफे में लाया गया। मैं इसके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। लेकिन आप कोलकाता, मुम्बई या तमिलनाडु चले जाएं। एक करोड़ से ज्यादा लोग काम के सिलसिले में रोज लोकल ट्रेनों से सफर करते हैं। उन ट्रेनों की हालत काफी खराब है। किसी में छत से पानी रिसता है, किसी में बैठने की जगह नहीं है। इन्होंने बजट में उनके सुधार के लिए कुछ नहीं किया है।

बरौनी में दो हजार एकड़ जमीन पड़ी हुई है। मंत्री जी ने बजट भाण में बताया था कि रेलवे की जमीन उपयोग में लाई जाएगी ताकि रेलवे को मुनाफा हो। लेकिन आज तक उसके बारे में कुछ नहीं किया गया। उस जमीन पर माफिया या बड़े लोग अवैध कब्जा कर रहे हैं। ...(व्यवधान) उस जमीन को उपयोग में कैसे लाया जाएगा, इस बारे में कुछ नहीं बताया गया है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is 6 o' clock now. I have a list of more than 100 speakers on this discussion. If the House agrees, the time of the discussion may be extended by two hours for today.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.[a8]

**श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता** : झारखंड में धनबाद स्टेशन, कोडरमा स्टेशन और बरकाकाना स्टेशन है। आप जाकर उसकी हालत देखें। कम से कम उस स्टेशन में सुधार किया जाए ताकि यह लगे कि झारखंड भी एक राज्य है। वहां न टॉयलेट का कोई इंतजाम है और न ही यात्रियों के ठहरने का इंतजाम है। कुछ सदस्यों ने ठीक कहा कि ट्रेन फर्स्ट क्लास, सैकिंड क्लास एसी वाले लोगों के लिए है[R9]।

**18.00 hrs.**

यदि वहां जाकर देखें, तो आम जनता के लिए कुछ नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने फर्स्ट एसी का 18 परसेंट और सैकिंड एसी क्लास का 10 परसेंट किराया घटाया है तथा 200 एक्सप्रैस ट्रेनों को सुपर फास्ट ट्रेन में बदला है - क्या इन ट्रेनों मे गरीब लोग चढ़ते हैं। जब ये ट्रेन सुपर फॉस्ट हो जायेंगी तो इनका भाड़ा भी बढ़ जायेगा। इस भाड़े का बोझ गरीब लोगों पर पड़ेगा। इसलिए यह बजट गरीब लोगों

के लिए नहीं है। आपने गरीब रथ जो नाम दिया है, उसमें गरीब आदमी ट्रैवल (सफर) नहीं कर पायेगा, इसलिए आप गरीब रथ का नाम हटा दीजिए। मैं रेल मंत्री और राज्य रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पूरे हिन्दुस्तान को आइने के सामने रखकर, माननीय सदस्यों ने आपको जो सलाह दी है, उसके मुताबिक बजट में सुधार लाइये।

**श्री काशीराम राणा (सूरत) :** सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत ही आभारी हूं। माननीय लालू प्रसाद जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह गरीबों के लिए नहीं है। अगर गरीब रथ एसी ट्रेन चलाकर माननीय लालू प्रसाद जी ऐसा कहेंगे कि यह गरीबों के लिए है, आम आदमी के लिए है, तो वह ठीक नहीं है। अगर गौर से देखा जाये तो ऐसा लगता है कि यह रेल बजट आम आदमी के लिए नहीं है। रेल में सफर करने वाले गरीब लोगों को ज्यादा सुविधा देने वाला यह बजट नहीं है। इस रेल बजट में राज्यों के साथ बहुत पक्षपात किया गया है। मुझे लगता है कि इस बार बजट में राज्यों के साथ जो पक्षपात किया गया है, वैसा कभी नहीं किया गया। आपने 55 नयी ट्रेनें चलाई हैं लेकिन किन राज्यों को कितनी-कितनी ट्रेनें मिली हैं, इसे आप देखिये।

अभी एक माननीय सदस्य ने जैसा कहा कि लालू जी के बिहार को और श्री वेलू जी के तमिलनाडु को ट्रेनें मिली हैं, वहीं मुझे बहुत खेद है कि माननीय राठवा जी ने हमारे गुजरात को ज्यादा ट्रेनें नहीं दीं। जो 55 ट्रेनें चलायी जा रही हैं, वे कंडीशनल ट्रेनें हैं। इनमें से कुछ ट्रेनों को आमान परिवर्तन के बाद चालू करना है। हम चाहते हैं कि आप साप्ताहिक ट्रेनों को डेली ट्रेन भी एनाउंस कर देते तो बहुत अच्छा होता। हम यह नहीं कहते कि आपने बिहार को दिया, तमिलनाडु को दिया, तो अच्छा नहीं किया, आप उन्हें और ट्रेनें दीजिए लेकिन जिन राज्यों में विकास हो रहा है, जो राज्य देश के अन्य राज्यों से आये हुए लाखों लोगों को रोजी-रोटी देते हैं, उन राज्यों की चिंता भी माननीय रेल मंत्री जी को करनी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं एक ही उदाहरण देना चाहूंगा कि सूरत में देश के सभी प्रांतों के लाखों लोग रहते हैं, उन लोगों को अपने वतन जाने के लिए रेल सुविधा चाहिए। इस बजट में उनके लिए कोई रेल सुविधा देने की चिन्ता नहीं की गयी। मुझे याद है जब एनडीए सरकार थीं, उस समय हर साल गुजरात को कभी 7, 8 और कभी 11 ट्रेनें मिलती थीं लेकिन इस बार सिर्फ 4 ट्रेनें ही मिली हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जिन राज्यों में रोजगार देने का पोटेंशियल हैं, दुसरे राज्य से आये हुए लाखों लोगों को रोजगार देने की क्षमता है, उनकी भी आप चिन्ता करें। आप बिहार में रोजगार दें, तमिलनाडु में रोजगार दें, लेकिन इस पर अरबों रुपये लग जायेंगे। आपने सूरत जिले में, जहां बिहार, तमिलनाडु, उड़ीसा, आंध्र प्रदेश, उत्तर प्रदेश आदि से लोग रोजगार के लिए आते हैं, उन लोगों को आने जाने के लिए पूर्ण रेल सुविधा नहीं दी । जब बहुत सारे लोग मांग करते हैं, तो कहते हैं कि हां, दे दी। मैं रेल मंत्री जी का आभार मानता हूं कि उन्होंने वलसार-उदना-सूरत से लेकर पटना ट्रेन की घोाणा की है तथा एक ट्रेन वलसाड-उदना से कानपुर तक की घोाणा की है, लेकिन ये जो दो ट्रेन्स हैं, खासकर वलसार से कानपुर तक जो ट्रेन है, उत्तर भारतीय लोग, जो करीब 6-7 लाख हमारे सूरत में हैं, उनके लिए यह ट्रेन शुरू की गई है लेकिन उत्तर भारतीयों के लिए यह ट्रेन असुविधाजनक है। वहां ज्यादा आबादी इलाहाबाद की है, उसके आसपास के गां वों की है। यह ट्रेन वलसाड से कानपुर नहीं, बल्कि इलाहाबाद तक जानी चाहिए तभी यह ट्रेन शुरु करने का मकसद पूरा होगा। इसलिए मेरा अनुरोध होगा कि इस स्थिति पर आप विचार करें।

**श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) :** हम भी इसका समर्थन करते हैं।

**श्री काशीराम राणा :** यहां कहा गया कि यह बजट गरीबों के लिए है लेकिन कभी देखा गया है कि देश में आज गरीबों की हालत कैसी है ? आप सूरत स्टेशन पर आइए। माननीय मंत्री जी जानते हैं, राठवा जी को अनुभव है कि जब ओखापुरी ट्रेन सूरत स्टेशन पर आती है, जब ताप्तीगंगा एक्सप्रैस सूरत से चालू होती है या पटना ट्रेन जाती है तो आप देखिए कि वहां कैसी हालत होती है। एकदम अव्यवस्था फैल जाती है। हजारों की तादाद में लोग जाना चाहते हैं, लेकिन ट्रेन में सैकेंड क्लॉस का डिब्बा एक ही होता है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो आप 23-24 कोचेज वाली ट्रेन चलाने वाले हैं, रेल मंत्री जी उसमें आप 23- 24 डिब्बे लगाएं, लेकिन सैकेंड क्लॉस में गरीब यात्रियों के लिए ज्यादा डिब्बे रखिए क्योंकि उनको ट्रेन में जगह नहीं मिलती, इसलिए वे टॉयलेट में घुस जाते हैं या जो दो डिब्बों के बीच में आने-जाने वाला स्पेस होता है, वहां सो जाते हैं। इसलिए इसकी भी व्यवस्था रेल मंत्रालय को करनी चाहिए। जैसे कहा गया कि .यह बजट गरीबों के लिए है लेकिन बड़ी चालाकी से, चतुराई से यह बजट बनाया गया है।

**18.07 hrs** (Shri Varkala Radhakrishnan in the Chair)

यहां कहा गया कि फास्ट ट्रेन को सुपर फास्ट ट्रेन बनाएंगे, लेकिन रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने कहा है कि सुपर फास्ट का किराया ज्यादा देना पड़ेगा - यह कहां का न्याय है? अगर फास्ट ट्रेनों को सुपर फास्ट बनाएंगे तो उसी किराये में यात्रियों को ले जाना चाहिए। आपने पीक ऑवर और नॉन पीक ऑवर का जिक्र किया - मैं पूछना चाहता हं कि पीक ऑवर में कितना किराया लगेगा और नॉन पीक ऑवर में क्या किराया होगा? अगर पीक ऑवर का किराया ज्यादा होगा तो इससे गरीब पैसेन्जर के प्रति अन्याय होगा । बजट के माध्यम से जो अन्याय होने वाला है, उसे दूर करने की भी बहुत बड़ी आवश्यकता है। रेल मंत्री जी ने इसे स्वीकार भी किया है और कहा है कि रेलवे सुरक्षा बल प्रतिदिन लगभग 1000 यात्री गाड़ियों में तैनात किये जा रहे हैं - यह क्यों? वह इसलिए क्योंकि ट्रेन्स में लूट होती है, बलात्कार होता है, ट्रेनों में अपहरण होते हैं और यात्रियों के ऊपर अत्याचार होता है। इसे रोकने के लिए न पर्याप्त सुरक्षा बल है और न पर्याप्त संख्या में सैनिक हैं। मैं एक उदाहरण देना चाहंगा कि हमारे पास सुरक्षा बलों की कितनी कमी है। लोगों को मिस गाइड करने के लिए बजट में कहा गया कि 1000 यात्री गाड़ियों में सुरक्षा बल तैनात कर दिये जाएंगे, लेकिन अभी जो स्थिति है, वेस्टर्न रेलवेज की मैं बात करूंगा कि वहां रेलवे पुलिस की जो संख्या स्वीकृत है, वह 1900 है, जबकि 1385 ही काम कर रहे हैं। अभी 515 वैकेंसीज हैं। सूरत रेलवे में स्वीकृत स्टॉफ की संख्या 300 है, लेकिन वहां 160 कार्यरत हैं। अभी वहां 140 का जो गैप है, उसे भरा नहीं गया है। पश्चिमी रेलवे में 1415 सुरक्षा दलों की, एस्कॉर्ट पार्टीज की संख्या स्वीकृत है, लेकिन अभी तक सिर्फ 515 को ही भरा गया है, 900 जगह अभी तक खाली हैं। रेल मंत्री जी कहते हैं कि हम सुरक्षा दलों को बढ़ा रहे हैं और उन्हें 1000 रेलगाड़ियों में तैनात करेंगे, जबकि सूरत रेलवे स्टेशन पर ही सुरक्षा दलों के जो 120 पद स्वीकृत हैं, उनमें से 61 भरे गए हैं और 59 खाली हैं। इससे पता चलता है कि बजट में आप जो बातें कहते हैं, वास्तव में देखते हैं तो उसमें बहुत सारी कमियां महसूस करते हैं। इस वजह से यात्रियों को शिकार बनना पड़ता है, जिससे उनकी लूट होती है, हत्या होती है और किडनैपिंग होती है। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से कहना है कि आप जो भी आश्वासन दें, उसे निठा से पूरा करने का प्रयास करें.

यहां रेल मंत्री लालू जी बैठे हैं। मैं पूछना चाहूंगा कि कैसे आपका रेल मंत्रालय काम करता है? मैंने रेल मंत्रालय को जून, 2004 में एक पत्र रेल समस्या के बारे में लिखा था। वैसे तो सांसदों को तीन महीने में जवाब मिलना चाहिए, लेकिन मुझे 6 फरवरी, 2006 को, करीब दो साल के बाद जवाब मिला, जिस पर मंत्री जी के हस्ताक्षर हैं। इस तरह से आप देखें कि कैसे रेल विभाग के अधिकारी काम कर रहे हैं। यहां सदन में दोनों रेल राज्य मंत्री राठवा जी और वेलू जी बैठे हैं तथा खुद रेल मंत्री जी भी मौजूद हैं। इस प्रकार की जो अव्य वस्था है, उससे रेल मंत्रालय की विश्वसनीयता और रेल व्यवस्था टूटती जा रही है, जिस पर आपको ध्यान देना चाहिए।

इस रेल बजट में सूरत के साथ ही अन्याय हुआ है, पूरे गुजरात के साथ अन्याय हुआ है। रेल मंत्री जी ने बताया कि दिल्ली और आगरा के बीच 150 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेन चलाई गई है। उसके बाद उन्होंने दिल्ली और कानपुर के बीच भी ऐसी ट्रेन चलाने की बात कही है। मैं बताना चाहूंगा कि एनडीए के समय में अहमदाबाद-मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन चलाने की घोाणा की गई थी। उसके लिए कार्यवाही भी की गई थी, लेकिन बाद में उसे हवा में उड़ा दिया गया। रेल राज्य मंत्री राठवा जी मंत्रिमंडल में गुजरात का प्र ातिनिधित्व करते हैं। मैं उनसे आग्रह करना चाहूंगा कि जिस बुलेट ट्रेन की पहले घोाणा हुई थी, उसे वे कार्यरूप दें।

रेल बजट में कहा गया कि चार ट्रेंस वर्ल्ड क्लास एमिनिटीज की चलाई जाएंगी। वैस्टर्न रेलवे से रेल विभाग को सबसे ज्यादा राजस्व मिलता है, लेकिन इन चार ट्रेंस में एक भी ट्रेन हमें नहीं दी गई है। क्या दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन को ऐसा नहीं बनाया जा सकता और क्या अगस्त क्रांति दिल्ली-मुम्बई को ऐसा नहीं बनाया जा सकता? जहां पर जिस तरह की स्थिति है, उसमें सुधार आपको लाना ही होगा।

हम कई बार आदिवासियों की, वनवासियों की बात करते हैं। उधना और जलगांव के बीच एक ट्रेन ट्रैक है, जिस पर एक ही रेलगाड़ी वहां जाती है। इस सिंगल ट्रैक पर चलने वाली रेलगाड़ी का कोई नियमित समय नहीं है, बहुत अनियमित है। कई बार कहा गया कि वहां डबल ट्रैक किया जाए, लेकिन कुछ नहीं हुआ। एनडीए के समय में उसका सर्वे भी कराया गया और आवश्यक प्रावधान भी किया गया, लेकिन आज तक वहां डबल ट्रैक नहीं हुआ। जब आदिवासियों की बात की जाती है, यहां पर राठवा जी बैठे हैं, आपने जैसे कौशम्बा से राजपिपला की बात मानी, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन सूरत-उधना-जलगांव के बीच भी डबल ट्रेक चाहिए। इतना ही नहीं, लालू जी ने बड़े स्पट शब्दो में फ्रेट कॉरीडोर बनाने की बात कही है। मैं चाहूंगा कि इस पर श्वेत पत्र आए या एक्सप्लेनेटरी नोट दें कि जो मालगाड़ियां आप चलाएंगे, क्या वे डबल ट्रैक पर चलाएंगे या नहीं? मुम्बई और अहमदाबाद के बीच इतना ट्रेफिक है कि कोई उस ट्रेफिक की कल्पना नहीं कर सकता है। रेल मंत्री जी ने अगर कल्पना की तो उसको सुलझाने की कोशिश वे नहीं करते हैं। अहमदाबाद

और मुम्बई के बीच थर्ड ट्रेक की आवश्यकता है उसे जल्दी पूरी करना चाहिए जिससे नयी ट्रेनें चल सकें। डबल ट्रेक भर चुका है सूरत से नयी ट्रेन चालू नहीं हो सकती है। इसलिए मेरा कहना है कि डबल ट्रेक के साथ एक ट्रेक और बनाना चाहिए जिससे हमें लगे कि हमें न्याय मिला। रेल विभाग को ज्यादा रेवन्यु होगी ।

माननीय सभापति जी, जैसे मैने कहा कि सूरत और गुजरात के साथ अन्याय हुआ है उसमें मैं यह कहूंगा कि जो ट्रेन आज ओखापुरी चल रही है उसे डेली ट्रेन बनाना चाहिए। हमारे माननीय सदस्य चंद्राकांत खैरे जी ने जैसे कहा कि जो पूना से अहिंसा एक्सप्रेस है वह पूना अहिंसा एक्सप्रेस नांदेड़ तक जानी चाहिए क्योंकि हजारों की संख्या में ऐसे सिख लोग हैं जो बलसाड़ और वडोदरा के बीच नांदेड़ में अपने तीर्थ स्थान पर जाते हैं। या तो नयी ट्रेन मुम्बई और नांदेड़ के बीच की मिले या ये जो पूना एक्सप्रेस ट्रेन है इसे नांदेड़ तक एक्सटेंड किया जाए और साथ-साथ संपर्क-क्रांति ट्रेन जो मुम्बई और दिल्ली के बीच चलती है उसको अभी-अभी स्टोपेज दिया गया है। हमारे साथ कितना अन्याय किया गया है वह मैं बताना चाहता हूं। संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का स्टोपेज अभी वडोदरा दिया गया है कोटा दिया गया, वरसई दिया गया लेकिन सूरत में नहीं दिया गया। मैं पूछना चाहता हूं कि क्यों नहीं दिया गया? वैस्टर्न रेलवे को सूरत बहुत ज्यादा रैवेन्यू देता है, इन्कम और एक्साइज टैक्स देते हैं और इस तरह से करोड़ों रुपये देते हैं लेकिन जिस स्टोपेज की हमने मांग की वह हमें नहीं मिला है। मैं आशा करुंगा कि जब बजट में रिप्लाई हो तो उस समय माननीय मंत्री जी इस बारे में बात करेंगे तो हमें न्याय मिलेगा, ऐसा मुझे लगता है। साथ-साथ जो नवसारा की स्थिति है जो मेरी नवसारा में है और इस कांस्टीट्यूएंसी में जो हमारे राठवा जी घोाणा करके गये थे कि जो भी ट्रेनें हैं उनका स्टोपेज वहां दिया जाएगा। मैं आशा रखता हूं कि उसका स्टोपेज वे वहां पर दें।

वैस्टर्न रेलवे के 6000 किलोमीटर में से 5000 किलोमीटर का रास्ता गुजरात से गुजरता है। कहीं 2000 किलोमीटर में हाजीपुर हो गया, कहीं 3000 किलोमीटर पर भूवनेश्वर हो गया लेकिन जहां पर 5280 किलोमीटर रास्ता गुजरात में जाता है फिर भी हमारा हैड-क्वार्टर मुम्बई है। वह मुम्बई का हैड-क्वार्टर अहमदाबाद में स्थित किया जाए।

इसी तरह से जो मुम्बई डिवीजन है उसका पूरा ट्रेक गुजरात से गुजरता है लेकिन मुम्बई में उसका डिवीजन हैड-क्वार्टर रखा है, उसको सूरत में रखा जाए, ऐसा मेरा अनुरोध है। एक बार अगर सूरत में डिवीजन मिल गया तो बाकी की समस्याओं का सुलझ जाना आसान हो जाएगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं कहूंगा कि अगर इस बजट में इतना सुधार नहीं हुआ और रिप्लाई के समय इस पर ध्यान नहीं दिया गया तो इस बजट से देश को कोई फायदा नहीं होगा और देश का असंतुलन बढ़ जाएगा, जिससे विकास की और भी जो योजनाएं हैं उनमें भी बाधा खड़ी होगी।

**श्री गौरीशंकर चतुर्भुज बिसेन (बालाघाट) :** महोदय, मैं भारत सरकार से रेल मंत्री मा0 लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत वित्तीय वर्ा 2006-07 पर अपने विचार व्यक्त कर रहा हूं।

1. दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत निर्माणाधीन गोंदिया-बालाघाट, नैनपुर-जबलपुर रेल मार्ग दूरी 187-42 - 229 कि0मी0 में से गोंदिया से बालाघाट सितम्बर, 2006 में प्रारंभ हो चुका है। शेा 187 कि0मी0 अमान परिवर्तन कार्य तेज गति से किया जाये।

2. द0पू0 रेलवे के अंतर्गत बालाघाट से कंटगी दूरी 40 कि0मी0 अमान परिवर्तन के कार्य में पर्याप्त बजट देकर पूरा किया जाये।

3. कटंगी से तिरोडी दूरी 12 कि0मी0 का सर्वेक्षण करवाकर नयी रेल लाइन डाली जाये। ( तिरोडी से तुमसर रेल मार्ग है, इससे यह जुडेगा)

4. द0पू0 रेलवे के अंतर्गत बालाघाट से गोंदिया एवं बालाघाट से बैहर दक्षिण पूर्व रेलवे में नागरा कंटगी से बालाघाट गोंदिया मुख्य मार्ग पर ओवरब्रिज बनाय जाये।

5. द0पू0 रेलवे स्टेशन बालाघाट का विस्तार, ब्रॉडगेज लोकोशेड रेल धुलायी व्यवस्था की जाये।

6. महाराट्र एक्सप्रेस जो गोंदिया से पूना को बालाघाट से वाया गोंदिया पूना चलाया जाये।

7. हैदराबाद-हावडा एवं मद्रास-हावड़ा वाया चंदाफार्ट, गोंदिया नयी ट्रेनें चलायी जायें।

8. गोंदिया-नागपुर लोकल ट्रेन को बालाघाट-गोंदिया-नागपुर चलाया जाये।

---

*The speech was laid on the Table.

**श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा)** : महोदय, रेली मंत्री जी ने जो बजट पेश किया उसमें आम व्यक्ति लाभान्वित हुए हैं। मैं इसका अनुमोदन करता हूं।

लालू जी जब से रेल मंत्री बने हैं लालू जी ने अपने अथक प्रयास, कुशल नेतृत्व, कार्यशैली से रेलवे लगातार प्रगति के पथ पर है। लालू जी ने गत दो वर्षों में किराया इत्यादि न बढ़ाकर आम व्यक्ति का सफर सरल ही नहीं अपितु आम जनता की अपेक्षाओं पर खरे उतरे हैं। लालू जी ने मालभाड़े की ढुलाई में जो रिकार्ड बढ़ोत्तरी की है, वह उनकी दूरदृटिता का परिणाम है जिससे रेलवे को बहुत आर्थिक लाभ मिला है। गत वर्ा कुल्हड़, खादी को अपनाने से छोटे कुटीर उद्योगों में लाखों लोगों को रोजगार मिला है।

इस बजट में आधुनिकीकरण, रेलवे सुरक्षा तथा सफर आरामदायक बनाने पर विशेा ध्यान रख गया है। इसके अतिरिक्त नई-नई रेल लाइनों, नई रेल गाड़ियों तथा गेज बदलने के कार्य पर विशेा ध्यान रखा गया है।

इन सब बातों के लिए मैं लालू जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और लालू जी से अपेक्षा करता हूं कि मेरे क्षेत्र की रेलवे से संबंधित कुछ समस्याओं का निवारण करेंगे।

पालनपुर जिला का मुख्यालय है। इस स्टेशन का नव-निर्माण अति आवश्यक है। पालनपुर 'ऐं' ग्रेड स्टेशन है, किंतु इसमें सुविधाओं का अभाव है। इसका आधुनिकीकरण कर एक मॉडल स्टेशन बनाया जाय। पालनपुर में रेलवे का नया वर्कशॉप स्थापित किया जाए। पालनपुर से मुंबई के लिए एक नई ट्रेन की व्यवस्था की जाए, क्योंकि हीरा व्यवसाय में लाखों लोग मुंबई में कार्य करते हैं जिससे उनके आने-जाने की परेशानी दूर हो सके। आबू रोड से अहमदाबाद तक एक डेमू ट्रेन चलती है, किंतु ट्रेफिक अधिक होने के कारण यह

काफी नहीं है, अतः एक अन्य डेमू ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाए। पालनपुर शहर रेल के दोनों ओर बसा हुआ है। अतः एक अंडरब्रिज की आवश्यकता है। इसे बनाया जाए। पालनपुर में एक नया फुटब्रिज बनाया जाए। मेरे क्षेत्र में पिपराला स्टेशन से पूर्व की ओर जो रेलवे क्रॉसिंग बंद किया है, उसे पुनः चालू किया जाए। चण्डीसर स्टेशन के पास जो लेवल क्रॉसिंग है, उसे 24 घंटे खुला रखने की व्यवस्था की जाए। चण्डीसर स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था की जाए। विरमगांव, मेहसाना, पाटन भिलडी तक नई रेल लाइन बिछाने का आदेश हुआ है। उसे वाया शिहोरी किया जाए। शिहोरी तालुका का एक बड़ा व्यासवसायिक केंद्र है। बांद्रा से जयपुर के बीच जो ट्रेन चलती है, उसमें प्रथम वातानुकूलित कोच की व्यवस्था की।

---

*The speech was laid on the Table.

MR. CHAIRMAN : I request the hon. Members not to speak for a long time. There are 100 Members who want to speak in this discussion. The Members may like to speak for any amount of time in this discussion but I would request them not to take much time so that everyone would get a chance to speak.

Now, Shri S.P.Y. Reddy.

SHRI S.P.Y. REDDY (NANDYAL): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget fully. I not only fully support the Railway Budget but also congratulate the performance of the Railways and its employees. Fourteen lakh railway employees have made a profit of Rs. 11,000 crore on a turnover of Rs. 55,000 crore[lh10].

Sir, this proposed Budget of 2006-07, they expect Rs.15,000 crore profit from a turnover of Rs.60,000 crore. It is really great achievement.

Still there is much more potential for the railways to make more profits, to contribute to the national income and to share the Government expenditure. So, I hereby propose some steps to increase the profitability, capability and the utility of the railways. I want to submit a few points on that. The first and foremost point is doubling of tracks immediately except on mega bridges. I repeat that we have to do doubling of tracks except on mega bridges. Mega bridges take more time. They consume more money also. There should be automatic signalling along the route. Doubling of tracks with automatic signalling will decrease the turnaround time by more than 25 per cent for passenger trains and more than 100 per cent time for goods train. Goods train suffer more because at every crossing they receive least priority, kept outside the highways and crossings.

Just by doing doubling of tracks, a passenger train reaches faster by, at least, 25 per cent time and a goods train by 100 per cent time. This decrease in turnaround time will save wagons, locomotives and coaches. The same bogies, locomotives and wagons can bring in more incomes and more turnovers.

The next point that I would like to tell you is about roll on and roll off. This system is already available in the railways, in the Konkan railway line, where a loaded lorry comes and sits on the wagon, reaches to the destination, gets down itself and goes to the unloading point and unload consignment, gets

loaded again and comes back to the station. Just like passenger stations, goods stations should also be there in the outskirts of the towns. Just like train timings are there for passenger trains, there should be freight train timings also.

I will give you an example to understand this. For example, from Delhi to Hyderabad, we have got a time-table that the passenger train, Rajdhani Express will leave six o' clock in the evening. Just like that, timing should be given to a goods train that at seven o' clock from Delhi outskirts station, it would leave for Hyderabad. All the lorries going southward will come and sit on the train. The train transport is the cheapest.

In the road transport, to haul one tonne of load, the energy required is six times more than the energy required to haul on the railway track. I am a lorry fleet owner. In my fleet, I spend 60 per cent on diesel cost; 20 per cent on tyre cost and about five per cent on insurance cost. Now, if the railways fix a freight rate to loaded lorries, equivalent to the diesel consumed by the lorry to reach that destination, and allow them to save tyre and insurance expenses for themselves, the lorry transport people will be so happy to come and sit on the train.

If you see the railway expenditure, the diesel consumption or the diesel cost of operation of railways is only 16 per cent whereas in road transport, it is 60 per cent. So, to take advantage of low cost haulage on tracks and to get more traffic, you invite the loaded lorries[m11] and roll-on and roll-off should be practised widely.

I only request you to put it as a sample from Delhi to Hyderabad. Only two stations are required to be readied in the outskirts. Then, you can see the effect. You will have trains every hour. So much of lorrry traffic moves from north to south. This will increase the revenue from goods movement and this revenue will be the main source of revenue of the railways.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude. The Congress Party has given more than 30 names. If you speak for so much of time, then 30 Members from your party cannot speak. So, you will have to conclude your speech within five minutes. Now, each Member will be given only five minutes to speak.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Thirty Congress from Congress Party are there in the list. So, please conclude.

… (*Interruptions*)

SHRI S.P.Y. REDDY : When the turnover goes up, the cost of wages and salaries and pension comes down. Now it is 46 per cent in respect of wages and salaries and pension in the present Budget. I do not want it to be reduced; rather I want it to be increased further. But when the turnover goes up, the cost of salaries and pension in the total turnover automatically goes down.

Now, I would like to say something about electrification. Now, diesel is being imported in the country. Here I would like to say that the consumption of diesel should come down. The road transport and the railways consume about 80 per cent of the diesel that is imported. Now, with this roll on and roll

off, majority of the road traffic will come to the trains and when the trains are run by electricity, the diesel consumption will come down drastically, saving the country's precious foreign exchange and make the country nearly self-sufficient in engergy. So, the electrification should be done.

The fourth point that I would like to tell is about the public-private partnership. The railways have already evolved a number of models. This should be allowed for new lines. Yesterday, the hon. Minister of Railways had said that this particular route is not viable. We know that it is viable provided the traffic increases. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

… (*Interruptions*)

SHRI S.P.Y. REDDY : When the railways construct a line, the cost of construction per kilometre is about Rs. 1 crore to Rs. 1.5 crore, but the actual cost should not exceed between Rs. 60 lakh to Rs. 70 lakh. … (*Interruptions*) I have got a cement factory. Thirty or forty kilometres of track hardly will cost me about Rs. 20 or Rs. 30 crore. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Those Members who want to lay their speeches, they can do so. Shri Reddy, please conclude

… (*Interruptions*)

SHRI S.P.Y. REDDY : With respect to constructing of new lines, if the railways give enough returns to the private parties and private factories, then they will construct the railway lines and hand them over to the railways. It is because the cost of construction of a railway line by private party is half the cost of the construction being incurred by the railways. … (*Interruptions*)

Sir, with these few words, I conclude my speech.

**श्री दह्याभाई वल्लभभाई पटेल (दमन और दीव) :** महोदय, माननीय रेल मंत्री ने वर्तमान परिस्थितियों को समक्ष रखते हुए जनमानस की आशाओं के अनुरूप बजट प्रस्तुत किया है। किराए-भाड़े में कोई भी वृद्धि नहीं की गई है जिससे आम आदमी ने राहत की सांस ली है। रेलवे बजट के इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ है कि बजट सरप्लस रहा है। इसका अर्थ यह नहीं कि रेल विकास के किसी पक्ष को नजर अंदाज किया गया है। सुरक्षा पर विशेा ध्यान दिया गया है। नई परियोजनाएं शुरू की गई हैं जिसमें लगभग सारे देश को कवर किया गया है। परन्तु मेरी रेल मंत्री से दमन-दीव तथा दादर नगर हवेली संघ शासित प्रदेश के संबंध में शिकायत है क्योंकि इस क्षेत्र की ओर इस बजट में कोई विशेा ध्यान दिया गया है, ऐसा प्रतीत नहीं होता।

मैंने पहले भी कई बार रेल मंत्री महोदय से वापी, गुजरात में बलीठा रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल के निर्माण तथा कारमबेली रेलवे लेवल क्रांसिग पर स्थित अंडर ब्रिज को चौड़ा करने का निवेदन किया है। राट्रीय राजमार्ग संख्या 8 से बलीठा रेलवे क्रासिंग होते हुए भारी वाहन ट्रैफिर दाभेल से दमन में प्रवेश करता है। बलीठा रेलवे क्रॉसिंग के मुम्बई-अहमदाबाद मुख्य रेलवे लाइन पर होने के कारण यह रेलवे फाटक अधिकतर बंद रहता है जिसके कारण इसके दोनों ओर वाहनों की लंबी कतारें लगी रहती हैं। दाभेल, सोमनाथ तथा दमन में काचीगां व से राट्रीय राजमार्ग संख्या 8 के लिए बलीठा रेलवे क्रॉसिंग एक मुख्य सम्पर्क मार्ग है। इसलिए इस रेलवे क्रॉसिंग पर उपरिपुल बनाए जाने की तुरन्त आवश्यकता है। इसी प्रकार कारमबेली रेलवे फाटक भी मुम्बई-अहमदाबाद मार्ग का महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्ग है। इसका वर्तमान आकार बढ़ते ट्रैफिक को देखते हुए पर्याप्त नहीं है। इसलिए कारमबेली रेलवे क्रॉसिंग के विस्तार हेतु सर्वेक्षण कार्य तुरन्त आरंभ करवाकर इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है ताकि इसके परिणामस्वरूप आम लोगों के समक्ष आ रही कठिनाईयों को दूर किया जा सके।

इसी प्रकार मैंने पिपवाव पोर्ट से माण्डवी चैक पोस्ट (घोघला-दीव) तक तथा सोमनाथ वेरावल से अहमदपुर माण्डवी चैक पोस्ट (घोघला-दीव) तक ब्रॉड गेज रेलवे लाइन के विस्तार की आवश्यकता की ओर भी कई बार सरकार का ध्यान दिलवाया है जिसके लिए मैं रेल मंत्री से शीघ्र कार्यवाही का निवेदन करता हूं। दमन-दीव संघ शासित प्रदेश में व्यापक पर्यटन संभावनाओं को देखते हुए सरकार ने दीव को एक महत्वपूर्ण केन्द्रीय पर्यटन स्थल घोाित किया है। अंतर्राट्रीय पर्यटन मानचित्र पर भी दीव एक विशेा महत्व रखता है क्योंकि लगभग 5 लाख विदेशी तथा भारतीय पर्यटक यहां पर हर वर्ा यात्रा करने आते हैं।

---

* The speech was laid on the Table.

इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन हे कि इस रूट पर ब्रॉड गेज रेलवे लाइन को विस्तार के आदेश तुरन्त संबंधित प्राधिकारियों को जारी करें।

इसी प्रकार औद्योगिक कामगारों के लिए वलसाड़-दहानु-वलसाड़ रूट पर एक मीमू ट्रेन तुरन्त शुरू किए जाने की आवश्यकता है। इस रूट पर हजारों सामान्य औद्योगिक कामगार प्रतिदिन यात्रा करते हैं। इस ट्रेन सेवा के आरंभ होने से इन कामगारों को काफी सुविधा मिलेगी। वापी से प्राप्त राजस्व के आधार पर इसे "ए" ग्रेड रेलवे स्टेशन घोाित किया गया है परंतु यहा पर उपलब्ध सुविधाएं इस स्टेशन को प्राप्त दर्जे के अनुरूप नहीं है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वापी रेलवे स्टेशन पर सुविधाओं में सुधार हेतु तुरन्त कार्य वाही करें। आशा है कि माननीय रेल मंत्री मेरे इन निवेदनों पर कार्यवाही कर आम लोगों को राहत देने के उपाय करेंगे।

**श्री राम कृपाल यादव (पटना) :** माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत वर्ा 2006-07 के रेल बजट के पक्ष में हूं और इसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी, माननीय प्रधानमंत्री जी और यू.पी.ए. सरकार का आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने अपने कुशल नेतृत्व में भारतवर्ा की जनता को राहत दी है और रेल मंत्रालय को मुनाफा कराने का काम किया है। मैं समझ रहा था कि विपक्ष के माननीय सदस्य जब बोलेंगे तो माननीय रेल मंत्री जी की तारीफ करेंगे। रेल बजट आते ही लोगों को लगता था कि भाड़ा उनके माथे पर चढ़ने लगा है और माल भाड़े में वृद्धि होने वाली है। माननीय रेल मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में चौदह लाख कर्मचारियों और अधिकारियों के सहयोग से न तो रेल भाड़े में वृद्धि की है और न ही माल भाड़े में वृद्धि की है। इस तरह से लगातार तीसरी बार एक ऐतिहासिक बजट प्रस्तुत करने का काम किया है और अपनी कार्यक्षमता और कुशल नेतृत्व में 11,000 करोड़ रुपए का लाभांश देने का काम किया है। अगर विपक्ष के माननीय सदस्य इसकी चर्चा करते तो मुझे कुछ समझ में आता लेकिन वे चर्चा नहीं करेंगे। आप सकारात्मक

सहयोग की बात कहते हैं, आप कहां सहयोग दे रहे हैं? अच्छे काम के लिए प्रशंसा करनी चाहिए और जो काम नहीं हुआ है उसे एड कराना चाहिए, हमें यह बात समझ में आती है। अभी माननीय सदस्य श्री आनन्द जी कह रहे थे लेकिन अब पता नहीं कहां चले गए हैं, आप लोग बैठे हैं इसलिए मैं अपनी बात कहूंगा। माननीय सदस्य श्री आनन्द जी बहुत सी बातें कह रहे थे कि कुल्हड़ गायब है, खादी गायब है, पता नहीं क्या-क्या बातें कह रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने गरीबों को रोजगार देने के लिए और कामगार लोगों को हाथ में काम देने के लिए जो कदम उठाए हैं, वे सराहनीय हैं। अभी कुल्हड़ बंद नहीं हुआ है और न ही खादी बंद हुआ है। श्री आनन्द जी रेल का सफर करते तो उन्हें पता चलता कि वहां खादी है।,

सभापति महोदय, आप ट्रेन से सफर करते हैं, वहां तकिए का कवर, परदा, सब चीज़ें खादी की ही होती हैं लेकिन उन्हें दिखाई नहीं दिया। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि आज कुल्हड़ चल रहा है लेकिन यह बात सही है कि कुल्हड़ का जितना इस्तेमाल होना चाहिए उतना इस्तेमाल नहीं हो है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कुल्लड़ का इस्तेमाल निश्चित तौर पर हो सके, इसके लिए निश्चित तौर पर व्यवस्था करने का काम करें।...(व्यवधान)

**18.33 hrs.** (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

**श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर)** : इस साल के रेल बजट में कुल्हड़ और खादी का उल्लेख भी नहीं है।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing will go on record except the speech of Shri Ram Kripal Yadav.

*(Interruptions) ... **

**श्री राम कृपाल यादव** : सभापति महोदय, अगर इस तरह टीका-टिप्पणी होती रहेगी तो मैं अपनी बात कैसे कहूंगा। मुझे आपका संरक्षण चाहिए।...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय** : आपके साथी ही बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing is being recorded except the speech of Shri Ram Kripal yadav. Please take your seat.

*(Interruptions) ... **

**श्री राम कृपाल यादव** : माननीय मंत्री जी ने इस वित्तीय वर्ा में 55 नई ट्रेन चलाने का काम किया है, कुछ ट्रेनों का विस्तार किया है जिनकी संख्या 37 है और 12 ट्रेन के फेरे बढ़ाकर गति लाने का काम किया है। अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि पूरे देश के पैमाने पर जो रेल लाइनें बिछाने तथा नई ट्रेने चलाने का प्रस्ताव है, वह बिल्कुल इम्बैलैन्स्ड है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आजादी के बाद से आज तक आप एलोकेशन देख लें कि किन-किन राज्यों में कितनी आवश्यकताएं थीं और कितनी धनराशि उनके लिए आबंटित की गई, आपको पता चल जायेगा। जिस जगह पहले से ट्रेनें चल रही हैं, वहां और ट्रेनें दे दी जाएं और जिस प्रदेश में रेल लाइन नहीं थीं, ट्रेनें नहीं थीं, आम लोगों को सुविधाएं नहीं थीं, वहां कुछ न दिया जाए, तो महाराट्र से आने वाले माननीय सदस्य खुश हो जायेंगे। अभी उनके एक साथी कह रहे थे। माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी सूझ-बूझ से जो असमानता थी, पिछड़ापन था, उस असमानता को समानता में बदलने का प्रयास किया है।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी अनंत कुमार जी कह रहे थे कि रेलवे प्रमुख स्टेशनों को वास्तुविद के माध्यम से मॉडर्नाइज करना चाहती है। हम जानना चाहते हैं कि यह कौन सा गलत काम है। क्या आप चाहते हैं कि जो अंग्रेजों के जमाने के स्टेशंस हैं, जिनकी हालत

ठीक नहीं हैं, जिनके कारण पैसेन्जर्स को परेशानियों को सामना करना पड़ता है, जहां रेल यात्रियों के लिए शैड नहीं है, यदि उन्हें मॉडर्नाइज करने का प्रस्ताव है, तो इसमें कौन सी खराब बात है। आपने अपने जमाने में कुछ काम नहीं किया। इनकी सरकार में पूर्व रेल मंत्री, * के कार्यकाल में ...(व्यवधान)

---

* Not Recorded.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not mention the name of the person who is not present in the House.

**श्री राम कृपाल यादव** : ठीक है, उनका नाम हटा देता हूं। एन.डी.ए. की सरकार में जो पूर्व रेल मंत्री थे, महोदय, क्या आप जानते हैं कि लोगों ने उनके क्या नाम रखे थे - घोाणा मंत्री, शिलान्यास मंत्री, दुर्घटना मंत्री।

अब मैं सुरक्षा के कुछ आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूं। यहां कहा जाता है कि एन.डी.ए. सरकार ने सुरक्षा की बहुत व्यवस्था की थी और हमारी सरकार ने सुरक्षा को नजरअंदाज किया है। आप आंकड़े देख लें...(व्यवधान) माननीय सदस्य कृपया शांत रहें। वर्ा 2001 में रेल दुर्घटनाओं की संख्या 473 थी, वर्ा 2001-2002 में 415 हो गई, वर्ा 2002-2003 में 351 हो गई और जब वर्ा 2004 में हमारी सरकार आई तो दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 325 रह गई और वर्ा 2005 में यह और घटकर 234 रह गई है। आप कैसे कहते हैं कि अब सुरक्षा व्यवस्था नहीं है। मैं मृतकों की संख्या भी बताना चाहता हूं। यदि दुर्घटनाएं ज्यादा होंगी, तो मृतकों की संख्या भी ज्यादा होगी।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now. There are more than 100 Members to speak.

**श्री राम कृपाल यादव** : मैं मृतकों की संख्या नहीं बताऊंगा। मैं निवेदन कर रहा हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने 200 मेल एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपर फास्ट ट्रेन में परिवर्तन करने का काम किया है। इतना ही नहीं, उन्होंने 200 से ज्यादा मेल एक्सप्रैस ट्रेनों को सुपर फास्ट ट्रेनों का दर्जा देने का काम किया है। अभी प्रतिपक्ष के माननीय सदस्य कह रहे थे कि बेरोजगारी दूर नहीं हो रही है, चूंकि प्राइवेटाइजेशन किया जा रहा है। यदि यह सरकार गरीबों को रोजगार देने की व्यवस्था कर रही है तो कौन सा खराब काम कर रही है, खास तौर से जो गांवों के पढ़े-लिखे बेरोजगार लोग हैं, जिन्हें नौकरियां नहीं मिलती हैं, यदि उन्हें टिकट काउंटर्स संभालने के लिए और टिकट काटने के लिए यदि रेल बजट में प्रस्ताव किया गया है तो क्या गलत किया गया है। उपाध्यक्ष महोदय आप घंटी बजा रहे हैं, मैंने अभी प्रारम्भ ही किया है। हम पर आपकी कृपा हमेशा रहती है। मुझे अभी दो-तीन मिनट हुए हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय** : आप हम पर भी कृपा करिये। सौ से अधिक मैम्बर्स बोलने वाले हैं।

**श्री राम कृपाल यादव** : यदि आप कहेंगे तो मैं बैठ जाऊंगा।

**उपाध्यक्ष महोदय** : आप जल्दी कंक्लूड कीजिए।

**श्री राम कृपाल यादव** : यदि आप हमें इंटरप्ट करेंगे, तो मैं डिरेल हो जाऊंगा।

**उपाध्यक्ष महोदय** : आप कंक्लूड कीजिए। मुझे कोई ऐतराज नहीं हैं, लेकिन मैम्बर्स को सारी रात बैठना पड़ेगा।

**श्री राम कृपाल यादव** : उपाध्यक्ष महोदय, बहुत सारे आंकड़े हैं, बहुत सारी जगहों पर बहुत उत्तम कार्य किए गए हैं।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Athawale, please no running commentary in the House.

**श्री राम कृपाल यादव** : उपाध्यक्ष महोदय, यही नहीं, माननीय मंत्री जी ने बेरोजगार लोगों की तरफ भी ध्यान दिया है, जो लम्बे समय से बेरोजगार हैं। इनमें आदिवासी, शेड्यूल्ड कास्ट्स और ओ.बी.सी. के जो हैं, उनका एक साल बढ़ा दिया है। जिनकी उम्र समाप्त हो रही थी, उनकी एक साल वृद्धि की है ताकि उन्हें मौका मिल सके। ऐसे कई काम माननीय रेल मंत्री जी ने अपने माध्यम से करने का काम किया

है। सन् 2006-07 के दौरान 505 किलोमीटर नयी रेल लाईनें बनाने का और 11 हजार किलोमीटर रेल लाईनों को ब्रोडगेज़ में बदलने का तथा 435 किलोमीटर रेल लाईनों को विस्तारित करने के लिए राशि आबंटित की है।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी ए.सी. गरीब रथ के बारे में कहा जा रहा था। ये लोग गरीबों के दर्द और मन को नहीं समझते हैं, ये गरीबों की बात क्या जानेंगे। हर व्यक्ति का सपना होता है कि हम अच्छे से अच्छे मकान में रहें, अच्छे से अच्छा भोजन करें और अच्छे से अच्छा कपड़ा पहनें तथा अच्छे से अच्छे ढंग से सफर करने का काम करें। जो गरीब सपना संजोए हुए थे, वह जब ए.सी. कार देखने के लिए जाता था तो वहां का टीटी और पुलिस मार कर उसे भगा दिया करता था। वैसे गरीबों का सपना साकार करने का काम अगर मंत्री जी ने किया है तो उसमें कौन सी बड़ी बात है। यह इन्हें अच्छा नहीं लगा। ये गरीबों के बारे में क्या जानते हैं, वैसे गरीबों का सपना, जो सैंकड़ों वर्षों से संजोए हुए थे, उन गरीबों के सपनों को साकार करने का काम मंत्री जी ने बहुत कम शुल्क में ए.सी. कार उपलब्ध कराने का काम किया है, इससे बड़ी बात कुछ नहीं हो सकती है। इसलिए मैं आभार व्यक्त करता हूं और प्रतिपक्ष के साथियों को कहना चाहता हूं कि गरीबों के मन को भी समझने का काम कीजिए, केवल अमीरों की ही बात मत कीजिए। उनके लिए भी मंत्री जी ने व्यवस्था की है, उन्हें अच्छा नहीं लग रहा है। साइबर कैफे और ए.टी.एम. की व्यवस्था रेलवे प्लेटफार्म पर करने का काम कर रहे हैं, उसमें भी इन्हें तकलीफ हो रही है। ये क्या चाहते हैं, ये देश को आज से सौ वर्ा पहले धकेल देना चाहते हैं। क्या ये हमारे देश को आगे तरक्की नहीं करने देना चाहते हैं, रेलवे को मुनाफे में नहीं ले जाना चाहते हैं।

महोदय, रेल मंत्री जी ने बिहार के लिए कुछ करने का काम किया है, क्योंकि बिहार उपेक्षित रहा है। सब लोग बोल रहे हैं कि आपने अपने कार्यकाल में बिहार के लिए क्या किया? बिहार की जो आबादी है और नीड्स हैं, उसके अनुसार आपने वहां क्या किया है और आजादी के बाद से ही बिहार की उपेक्षा होती रही है, रेल मंत्री जी ने बिहार की तरफ कुछ विशेा देने का काम नहीं किया, उन्होंने असमानता को समानता में लाने का प्रयास किया है। उसके लिए भी आप रेल मंत्री जी को टारगेट करने का प्रयास कर रहे हैं। बिहार में अभी भी आवश्यकता है, वहां जितनी आवश्यकता है, उसके अनुरूप उन्हें अभी भी नहीं मिला। बिहार का हर मामले में शोाण होता रहा है - बिजली, पानी आदि हर मामले में बिहार का शोाण होता रहा है।

माननीय मंत्री जी ने अगर वहां के लिए कुछ कर दिया तो इन्हें अच्छा नहीं लग रहा है। देश के हर भाग में मंत्री जी ने अपनी सूझ-बूझ के साथ रेलवे लाईन देने का काम किया है। बिहार,जो बहुत पीछे था, उसे धीरे-धीरे ऊपर उठाने का काम किया है।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Yadav, please conclude your speech.

**श्री राम कृपाल यादव** : उपाध्यक्ष महोदय, अगर आप कहें तो मैं बैठ जाता हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय** : आप कंक्लुड करें।

**श्री राम कृपाल यादव** : मैं दस मिनट और बोलूंगा।...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय** : अगर आप ही सारा बोल लेंगे तो मंत्री जी क्या बोलेंगे।

**श्री राम कृपाल यादव** : उपाध्यक्ष महोदय, मैं थोड़ी देर और बोलूंगा।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Ram Kripal Yadav, you have already taken more than 15 minutes to speak.

**श्री राम कृपाल यादव** : आप मुझे बैठने के लिए कहेंगे तो मैं बैठ जाऊंगा।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, please conclude now.

... (*Interruptions*)

**उपाध्यक्ष महोदय** : आपकी पार्टी के और लोग भी बोलने वाले हैं। आपका टोटल टाइम खत्म हो गया है।

**श्री राम कृपाल यादव :** उपाध्यक्ष जी, मैं निवेदन करूंगा कि मुझे 10 मिनट और दिये जायें।

**उपाध्यक्ष महोदय :** नहीं, आपकी पार्टी का टाइम खत्म हो गया है।

**श्री राम कृपाल यादव :** अगर आपकी कृपा हो जाये तो ..

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपकी पार्टी की तरफ से चार और मैम्बर्स बोलने वाले हैं।

**श्री राम कृपाल यादव :** जिस समय आपकी कृपा खत्म हो जायेगी, मैं बैठ जाऊंगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair. Mr. Ram Kripal Yadav, please wait a minute. From your Party, there are still three Members who want to speak on the Railway Budget. They are Shri Alok Kumar Mehta, Dr. Dhirendra Agarwal and Shri Anirudh Prasad *alias* Sadhu Yadav.

**श्री राम कृपाल यादव :** मैं अपने क्षेत्र के बारे में कह रहा था.....(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do not do running commentary, please.

...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** अगर आप बोलेंगे, तो इनमें से किसी को टाइम नहीं मिलेगा। अब आप कनकलूड कीजिये। आपकी पार्टी का टाइम खत्म हो चुका है।

**श्री राम कृपाल यादव :** मैं अपने क्षेत्र की बात कह रहा था। उपाध्यक्ष जी, आपकी इजाजत से मैं अपनी बात शीघ्र समाप्त करने की कोशिश करूंगा। बिहार की काफी समस्यायें हैं जिन्हें दूर करने के लिये मै आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा। सबसे पहले बाढ़-मोकामा-फतुहा-बांकाघाट रेलमार्ग का दोहरीकरण किया जाये। न्यौरा से भाया दरियावां रेल खंड के लिये राशि दी जाये जो अभी तक नहीं दी गई है। पटना-बक्सर, पटना-क्यूल खंड पर नई रेल लाइन बिछाकर शहरी उपनगरीय सेवा चालू की जाये क्योंकि आज आम लोगों को बहुत तकलीफ होती है। इससे दूधिया, सब्जी-विक्रेता और दैनिक यात्री लाभान्वित होंगे। राट्रीय राजमार्ग 30ए-31 को जोड़ने हेतु ओवरब्रिज बनाया जाये, ताकि वाणिज्यिक दृटि से लाभ मिल सके। इससे सीमांचल का रास्ता कम हो जायेगा। भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा चलाया जा रहा भारत वैगन्स कम्पनी का रेल अधिग्रहण करे। पिछले दिन रेल मंत्री जी ने उसे चालू करवाने का काम किया था, जिससे भारी मात्रा में लोगों को काम मिलेगा। इसके अलावा मोतिहारी-शिवहर-सीतामढ़ी मार्ग का रेल सर्वेक्षण करवाने के लिये पैसा दिया जाये। सीतामढ़ी-जयनगर-लोकाह-निर्मली खंड पर नई रेल लाइन बिछाने के लिये सर्वेक्षण हुआ था लेकिन इस बार के बजट में उसका कोई जिक्र नहीं है। हमारी मांग है कि उसके लिये राशि मिलनी चाहिये।

उपाध्यक्ष जी, बिहटा-औरंगाबाद नई रेल लाइन बिछाने के लिये अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। पहले इसके सर्वे के लिये पैसा मिला, उसका क्या हुआ, कुछ पता नहीं है। इस कार्य से पांच पार्लियामेंटरी इलाके लाभान्वित होंगे। इसलिये निवेदन है कि शीघ्र कार्यवाही की जाये। माननीय रेल मंत्री जी ने बिहटा में ओवरब्रिज के लिये शिलान्यास किया था, लेकिन उसका कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है । आरा पूर्वी रेलवे-क्रॉसिंग पर तत्काल ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। माननीय रेल मंत्री जी ने शिलान्यास भी किया था, इसलिये इस पर तुरंत कार्य किया जाये। इसी तरह आरा स्टेशन-जमीला हाल्ट के बीच में पिपरिया गांव के सामने समपार पथ का निर्माण कराया जाये। कुनरिया स्टेशन के पास पी.डब्लयू.डी. पथ पर ओवरब्रिज बनाया जाये।

उपाध्यक्ष जी, आमतौर पर हमारे यहां यात्रियों की हालत बहुत खराब रहती है क्योंकि जो बिहार में जाने वाली ट्रेनें हैं, उनमें ए.सी. फर्स्ट क्लास और जनरल डिब्बों की हालत बहुत ही जर्जर होती है, लगता है कि सभी रिजैक्टेड डिब्बे बिहार में ले जाये जाते हैं। यह बहुत ही दुखद बात है। ट्रेन में लाइट की व्यवस्था नहीं है, पाखाने की व्यवस्था नहीं है। इसलिये निवेदन करूंगा कि बिहार को रिजैक्टेड डिब्बे देने का काम न किया जाये...(व्यवधान) मैं कनकलूड करने जा रहा हूं।

मैं माननीय मंत्री जी का पुनः आभार व्यक्त करते हुए रेल कर्मचारियों और अधिकारियों का भी धन्यवाद करता हूं। भारतीय रेल को दुनिया की नंबर एक रेल बनाने का जो माननीय प्रधान मंत्री जी का सपना है, उसको आदरणीय लालू जी दोनों राज्य मंत्रियों के सहयोग से साकार करना चाहते हैं। मैं चाहता हूं कि प्रतिपक्ष भी इसमें सहयोग करने का काम करे क्योंकि बिना उनके सहयोग के सरकार ठीक से नहीं चल सकती। वे इसमें सकारात्मक सहयोग करें जिस प्रकार से हमने एनडीए की सरकार को सहयोग देने का काम किया था। धन्यवाद।

* महोदय, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित निम्नलिखित अति आवश्यक सुझाव प्रस्तुत करता हूं।

1. दानापुर रेल मंडल अंतर्गत पटना रेलवे स्टेशन के बाद आरा रेलवे स्टेशन का राजस्व प्रप्ति में प्रथम स्थान है जबकि यात्री सुविधा नगण्य है।

प्लेटफार्म की लंबाई एवं रेल गाडियों की लंबाई की दृटिकोण से यात्री शेड की लंबाइ बहुत छोटा है, जिससे बरसात एवं गर्मी के दिनों में यात्रियों को काफी कट होता है।

---

*.....* This part of the speech was laid on the Table.

2. यात्रियों के भीड के अनुसार पेयजल एवं शौचालय की व्यवस्था होनी चाहिए।

3. टिकट काउंटर की संख्या में वृद्धि अति आवश्यक है।

4. बुकिंग क्लर्क एवं सामान्य कर्मचारियों की कमी को पूरा करना।

5. प्लेटफार्म नं0 1 पर टेलीफोन बूथ एवं प्लेटफार्म नं0 2 पर बुक स्टॉल की व्यवस्था करना।

6. पार्किंग व्यवस्था को सुव्यवस्थित करना।

7. पूछताछ कार्यालय को सुदृढ़ करने के साथ साथ टिकट संग्राहक कक्ष का एक जगह व्यवस्था करना।

8. अति विशिट कक्ष्ज्ञ की व्यवस्था करना।

9. स्टेशन पर संचार माध्यम हेतु टेलीविजन की व्यवस्था करना।

10. प्रतिक्षालय में स्नानगृह एवं शौचालय तथा यात्रियों को ठहरने की व्यवस्था करना।

11. आरा स्टेशन पर जियारत एक्सप्रेस, गोहाटी-जोधपुर एक्सप्रेस, उत्तरांचल एक्सप्रेस, उपासना एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस एवं अर्चना एक्सप्रेस का ठहराव कराना। उपरोक्त गाड़ियां क्रमशः अजमेर, जोधपुर, देहरादून, नयी दिल्ली एवं जम्मूतवी को जाती है साथ ही दानापुर टाटा एक्सप्रेस, हावड़ा दानापुर एक्सप्रेस, पटना टाटा एक्सप्रेस एवं गंगा दामोदर एक्सप्रेस को पटना स्टेशन के बदले आरा स्टेशन से खोलने पर आम नजता को काफी सहूलियत एवं सरकार को राजस्व की अच्छी प्राप्ति होगी।

12. कुल्हडिया स्टेशन पर 13 अप एवं 14 डाउन सियालदह का ठहराव।

13. इ एम यू गाडियों की संख में वृद्धि करना।

14. जमीरा हाल्ट पर यात्री शेड का निर्माण कार्य।

15. पूर्व उपप्रधान मंत्री जगजीवन राम हाल्ट पर यात्री शेड निर्माण।

16. आरा एवं कारीसाथ स्टेशन के बीच महतबनियां ग्राम के पास नयी हाल्ट का निर्माण अति आवश्यक है।

17. आरा-स्टेशन एवं जमीरा हाल्ट के बीच पिपरहियां ग्राम के सामने समपार पथ का निर्माण एवं हाल्ट का निर्माण।

18. कुल्हडियां स्टेशन के पास पी.डब्ल्यू.डी पथ में ओवर ब्रिज का निर्माण।

19. आरा पूर्वी रेलवे रेलवे क्रासिंग का ओवर ब्रिज का तत्काल निर्माण कार्य शुरू किया जाये, जिसका माननीय रेल मंत्री द्वारा शिलान्यास किया जा चुका है।

20. बिहटा में रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण कार्य तत्काल शुरू किया जाये, जिसका माननीय रेल मंत्री जी द्वारा शिलान्यास किया जा चुका है।

21. बिहटा से औरंगाबाद तक नयी रेलवे लाइन बिछाने हेतु तत्काल कारवाइ किया जाये।

22. मुझे विश्वस्त सूत्रों से ज्ञात हुआ है कि आरा शहर में मार्टिन रेलवे लाइन की जमीन जिला परिद से समझौता कर बेची जा रही है। जबकि उक्त जमीन पूर्व में भारत सरकार की थी। उक्त जमीन रेलवे के विकास के दृटिकोण से काफी महत्वपूर्ण है।

23. बिहटा से औरंगाबाद तक नयी रेलवे लाइन बिछाने हेतु तत्काल कारवाइ किया जाये।

24. मुझे विश्वस्त सूत्रों से ज्ञात हुआ हे कि आरा शहर में मार्टिन रेलवे लाइन की जमीन जिला परिद से समझौता कर बेची जा रही है जबकि उक्त जमीन पूर्व में भारत सरकार की थी। उक्त जमीन रेलवे के विकास के दृटिकोण से काफी महत्वपूर्ण है। उक्त जमीन को लेकर गाडी धुलायी की अच्छी व्यवस्था एवं अन्य उपयोगी कार्य किया जा सकता है। जिसकी जांच कराते हुए आवश्यक कार वाइ किया जाये।

25. आरा-सासाराम निमाणाधीन रेलवे लाइन को सन 2007 तक पूरा कर गाडियों का संचालन कार्य सुनिश्चित किया जाये।

26. आरा-सासाराम निर्माणाधीन रेल खंड में प्रस्तावित एडौरा दुलारपुर रेलवे स्टेशन का नामकरण एडौरा निवासी महान स्वतंत्रता सेनानी स्व0 पलटू कहार के नाम किया जाये।

27. आरा-सासाराम निर्माणधीन रेल खंड में नोखा एवं संझौली के बीच सुसाड़ी ग्राम के पास रेलवे स्टेशन का निर्माण हेतु प्रस्तावित किया जाये।

28. नोखा एवं शेखपुरवा के बीच ग्राम चनका के पास हाल्ट का निर्माण हेतु प्रस्तावित किया जाये।

29. मोकामा से आरा तक सवार गाडियों के लिए तीसरी लाइन का प्रावधान कर यातायात दबाव को कम करके गाडियों को समय पर चलाने की सुविधा प्रदान करें।

30. पटना और इलाहाबाद के बीच इंटरसिटी एक्सप्रेस गाडी चलायी जाये जो पटना से सुबह चलकर इलाहाबाद से रात्रि 21.00 या 22.00 बजे पटना लौट आये।

31. पटना से निम्नलिखित महत्वपूर्ण शहरों के लिये सीधी रेल सेवा दी जायेः- अहमदाबाद, गुवाहाटी, हरिद्वार और अमृतसर।

32. देहरादून-वाराणसी एक्सप्रेस 9167 अप/9168 डाउन गाडी का पटना तक विस्तार किया जाये।

33. पटना-यशवंतपुर बंगलौर संघमित्रा एक्सप्रेस 6044 अप/6043 डाउन को दो दिन से पांच दिन किया जाये।

34. पटना-पुरी एक्सप्रेस 8449आ/8450डाउन का एक दिन से तीन दिन किया जाये।

35. पटना-इंदौर एक्सप्रेस भया सुलतानपुर एवं पटना-इंदौर एक्सप्रेस भाया फैजाबाद प्रत्येक का एक दिन से दो दिन किया जाये।

36. हावडा-देहरादून एक्सप्रेस 3913अप/3014डाउन का एक दिन से तीन दिन किया जाये।

37. पटना-जम्मू अर्चना एक्सप्रेस 3259अप/3260डाउन का एक दिन से दो दिन किया जाये।

38. पटना-पूना एक्सप्रेस 1038अप/1037डाउन का एक दिन से दो दिन।

39. पटना-मोकामा-झाझा, पटना-बक्सर एवं पटना-गया रेल खंड में दो दो जोडी अतिरिक्त इ.एम.यू गाडियों का प्रावधान किया जाये।

40. निम्निलिखत गाडियों का रूट सप्ताह में एक दिन मोगलसराय और आसनसोल के बीच मेन लाइन होकर भाया पटना किया जायेः- हावड़ा-नयी दिल्ली शिप्रा एक्सप्रेस 9306अप/9305डाउन, पुरी-नयी दिल्ली नीलांचल एक्सप्रेस 8475अप/8476डाउन एवं पुरी नयी दिल्ली एक्सप्रेस 2815अप/2816डाउन।

41. नयी दिल्ली-गुवाहाटी पूर्वोत्तर सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस 2502अप/2510 डाउन गाडी का पटना जंक्शन में ठहराव किया जाये।

42. फतुहा इस्लामपुर, बख्तियारपुर-राजगीर एवं किउल-गया रेल खंड का विद्यतिकरण किया जाये।

43. फतुहा और इसलामपुर के बीच एक डीएमयू गाडी देकर इसे दिन भर में तीन बार अप में और तीन बार डाउन में चलाया जाये।*

SHRI ABDULLAKUTTY (CANNANORE): Respected Sir, I would like to bring kind attention of this august House below subject regarding railway development at Kannur.

Kanur Railway station is a very important station under Southern Railway having an area of around 55 Acres. The Railway establishments and quarters are scattered here and there and this occupying a large area of Railway land. Mocification should be made with a master plan for restructuring the Railway establishments and Railway quarters. Thereby the expenses for the maintenance of Railway establishments can be minimized by the optimum utilization. New flats should be built instead of old quarters and an administrative block could be open. The station positioned in the heart of the city and therefore it is also quite feasible to build a commercial complex.

Taking into consideration of the development going to take place in the west coast area, new trains are expected to starts from Cannanore. For the maintaindence of the Trains the proposed pit line at Cannanore is essential. Cannanore will be a major center if the proposed pit line comes true. At present 3 platforms are available at Cannanore. As you know, the number of trains have increased hence additional platform are required to receive incoming and out going trains at the eastern side of the station. At Cannanore total 7 lines existing. This may be extended up to 10.

The doubling work of 5 K.M between Valapattanam and Cannanore has not completed yet. The work started on September 26, 2004. (Already taken 2 ½ years!)-It is known that 6 months has lapsed and

the contract has been terminated Accordingly. Now the work is pending by saying some technicalities, contractors problems etc. need active involvement to avoid the unnecessary delay.

---

* The speech was laid on the Table.

The RoBs like Nadal-Chovva (LC No.238), Thazhe Chovva ROB (LC No.239), Muzhappilangad ROB (LC 232) were sanctioned in principle. But the work has not been started yet. The interlock facility should be implemented at Muzhappilangad unmanned gate. (LC No.231). only the Railway portion is pending in the case of of Irinavu level cross and Valapattanam, ROB.

Under These Circumstances I am requesting your good self to do the needful in this regard.

SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir, for giving me this chance to participate in the discussion on Railway Budget. I stand on behalf of my party to support this Budget with some reservations which, with your permission, I would like to point out in this august House.

Laluji has presented the Rail Budget like the Minister of Railways of UPA Government and certainly not Laluji whom people know. In this House we have witnessed hon. Laluji speak against privatisation and outsourcing. Unfortunately, the same Laluji has presented his Budget with proposals for privatisation and outsourcing of maintenance of stations and retiring rooms, cleaning, ticketing and even catering. Anyone can easily detect that all these proposals have been made according to the recommendations of Rakesh Mohan Committee report suggesting privatisation of Railways.

Hon. Railway Minister has proposed to lower the charges leviable on E-ticketing. One of the conditions of E-ticketing is that the intending customer shall have to pay for the ticket through credit card. I would like to know from the hon. Minister how many poor people in our country have computers and credit cards. Similarly, the fares of AC First class and AC Two-tier have been proposed to be lowered. What is the argument for that? What is the logic behind this? The argument is that the private airlines have lowered their airfare to a great extent and Railways should compete with them. There is a proverb, 'Time is money'. People who avail of air journey will never switch over to Railways because of the time factor.

Every one of us is well acquainted with the chant *chai garam*. The term *chai garam* is so well-known that every railway passenger correlates Railways with that chant. But the Government proposes to implement a new catering policy from 2005. The Standing Committee on Railways in its Fourteenth Report, which was placed in this august House on 30th August, 2005, has rightly pointed out that, "The concept behind Railway catering has been changed. It has no longer been treated as a part of passenger amenities."

Earlier, catering on Railways was based on the principle of no profit no loss, but in the New Catering Policy, the dominant theme is to commercialize it, privatize it. Profit motive is apparent on the face of it, license fee has been hiked, tendering and bidding system has been introduced, license would be given to the highest bidder, tenure of license has been reduced and departmental catering is being dispensed with.

The Committee has also recommended that the policy should incorporate provisions, which fulfil social obligations towards passengers and those dependent on Railways. Unfortunately, the Government has ignored the recommendations. Very soon, the poor people of India will miss their Janata meal and *puri-subji,* and will be compelled to stare at the food plazas, where affluent people will enjoy the Pizzas or Burgars. I wonder, is this the old Lalu ji, who introduced *khadi* and earthen pot in Railways earlier?!.

Sir, this is not all. The hon. Minister wants us to endorse the Budget proposals even when it goes against the interests of West Bengal, North-East India and South India.

Let me first start with the proposal of Freight Corridor. According to the Budget proposals, the Eastern Corridor Project will start from Ludhiana and ends at Sonnagar. I admit that I have never heard of Sonnagar. Where is it? Why will the Freight Corridor not be extended up to Kolkata at the first phase, and Haldia at the secnd phase? Let me quote from a report published in the *Economic Times*, dated 15th January, 2006. The report states *inter-alia* "Japan, during the visit of its Prime Minister last year, had agreed to invest Rs.20,000 crore in the first phase of the Corridor - the 2,800-km Delhi-Kolkata and Delhi-Mumbai section. Ignoring the importance of Kolkata, which is the gateway of Eastern India, the Corridor is being taken away to some unknown place."

It has been proposed to extend the Circular Rail from Dumdum to Netaji Subhash Chandra Bose Airport.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please wait. If any hon. Member would like to lay his speech on the Table of the House, he is welcome. It will form part of the proceedings.

Hon. Member, if you have any written speech, you can lay it. You are reading the speech.

SHRIMATI MINATI SEN : I am the second speaker of my Party.

MR. DEPUTY-SPEAKER: If any hon. Member wants to lay his speech on the Table of the House, he can do so.

Please continue.

SHRIMATI MINATI SEN : I do not understand the logic behind such wasteful expenditure. Do the hon. Minister really believe that people who will reach Netaji Subhash Chandra Bose Airport by air will prefer to reach Kolkata *via* Nimtola Burning Ghat by Circular Rail?! Time and again, we have suggested to extend the Metro Rail from Dumdum to Barrackpore.

Similarly, no care has been taken to increase the number of suburban trains, leaving Howrah and Sealdah, though there is an increase of 13 per cent passenger traffic per year.

Sir, I represent Jalpaiguri constituency of North Bengal. The entire North Bengal has been subjected to neglect since the British period.

**19.00 hrs.**

It is really a matter of regret that the present Budget proposal has added salt on the wounds. For example, in the last Budget, Railways had a Budget allocation of Rs.50 crore for Moynaguri-Jogikhopa new line. But in this proposal, the Government has proposed to allocate only Rs.35 crore for the same project. In order to complete this work, another Rs.733 crores is needed. If the works move in such a snail's pace due to fund crunch, it will take another fifty plus years to complete the project.

Similarly, I would like to draw the attention of the Government to the dilapidated conditions of Darjeeling Mail. I hope that it needs no mention that this is one of the oldest trains in India. But this train has not yet been included in the list of heritage trains. I demand that this train should be remodeled like Palace on Wheels or Fairy Queen.

Sir, I do not know whether it is known to the Government that during the British period, people from North Bengal could reach Sealdah within six hours from Haldibari *via* present Bangladesh. Since, the relation between India and SAARC countries is improving, if we can run bus to Lahore from Delhi and Kolkata to Dhaka, we should restore the train services also.

People of North Bengal and Jalpaiguri in particular are demanding:

1. Super fast train between Haldibari to Sealdah *via* Jalpaiguri;
2. Extension of Darjeeling Mail up to Haldibari;
3. Inter-city train from Alipurduars to Jalpaiguri *via* Raninangar;
4. Railway Recruitment Centre at New Jalpaiguri;
5. Upgradation of Odlabari Railway Station and stoppage of the trains including construction of underpass;
6. Upgradation of Jalpaiguri Road Station and stoppage of Mail and express trains; and
7. Construction of Railway Bridge between Haldibari to Mekhligunge over River Tiesta.

The hon. Railway Minister gave assurances that he would see that the Railways hawkers might get licence from Railways. He also assured that the vacant railway land would be given on lease for both commercial and residential purpose. Unfortunately, Shri Laluji has simply forgotten his assurances and there is nothing in his Budget speech on this aspect.

I do not want to take any more time of the House. I hope that the Minister of Railways will meet the genuine demands of the people. I have some proposals to make. With your permission, I would like to lay these proposals on the Table of the House.

* Sir, there are certain long pending issues which have not been taken care of even after repeated discussions.

First one is about the Railway rest room and guesthouse at Dakshineshwar. It is an international tourist spot. I would request for introduction of escalator for using the platform. As the importance of the Holy Kali temple of Dakshineshwar is universally known, every Saturday and Sunday and particularly on the occasion of Kali Puja, Bengali New Years Day, 1st January (Kalpataru Utsav) and other days, it becomes the tryst of many people. Lakhs of pilgrims who attend this Holy place have to stay there. But unfortunately, no rest room or guesthouse is there at the railway station. The Railway Authority has plenty of vacant space for building, rest room and guesthouse for the benefit of the passengers and pilgrims. Many of the pilgrims and passengers alike who are quite elderly or physically handicapped would be benefited by the introduction of escalator for using the platform. All these are more important as Dakshineshwar has been declared as an international tourist spot.

My second point is regarding the halt of all mail and express trains at Dakshineshwar including Sldh-Darjeeling Mail. Being an international tourist spot, it is logical to have a stoppage for trains like Darjeeling Mail and other premium super fast trains viz. Sealdah-New Delhi Rajdhani Express because most of the international tourists generally travel by these trains.

My third point is regarding the introduction of 12 coaches EMU services in Sealdah section during office hours. The suburban railway system in Sealdah station has always remained complex, densely loaded and intensively utilized.

---

*…..* This part of the speech was laid on the Table.

With every passing year there is a spurt in the rise of this load leading to squeezing of the floor space and increasing the super dense crush load of standing passengers per square meter of floor space.

My fourth point is about the halt station at Napara between Dum Dum and Belgharia station. A halt station is required for the commuters who originate from Napara. Napara being in the middle of Belgharia and Dum Dum Junction, a great number of daily passengers especially office goers and school children alike either have to come all the way to Belgharia or Dum Dum Junction or even to Baranagar. It is needless to mention that it is an unnecessary pain that has to be endured by the passengers of this locality and that too at the time when they are rushing for their occupation. *

**डॉ. वल्लभभाई कथीरिया (राजकोट) :** उपाध्यक्ष महोदय, अच्छा हुआ कि लालू प्रसाद जी भी आ गये हैं। लालू प्रसाद जी, मैं गुजरात से आ रहा हूं और आज रेल बजट पर...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: You please address the Chair only.

**डॉ. वल्लभभाई कथीरिया** : आज हर्ा और वेदना दोनों मेरे मन में हैं। इस साल आपने रेलवे में मुस्कान वर्ा शुरू किया है, यह अच्छी बात है। मैं कहना चाहूंगा कि आपने रेलवे में माडर्नाइजेशन के लिए और टैक्नोलोजिकल अपग्रेडेशन के लिए कई कदम उठाए हैं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Let me make one thing very clear that you should address to the Chair and not any individual.

**डॉ. वल्लभभाई कथीरिया** : आपने किराया नहीं बढ़ाया है। बड़ी मात्रा में रेलवे भाड़े में बढ़ोतरी के लिए नये कदम उठाए हैं। इसके कारण रैवेन्यू बढ़ने वाला है। आपने डबल डेकर ट्रैन चलाने की बात भी कही है। दो सौ ट्रैनों को सुपरफास्ट बनाने का प्रावधान किया गया है। बहुत से रेलवे स्टेशनों के मॉडर्नाइजेशन के लिए भी पैसा दिया गया है। इस पर मुझे हर्ा है, लेकिन वेदना इसलिए है कि आपने जो बजट बनाया है, वह बैलेन्स नहीं बनाया है। आप कमर्शियल बने हैं, आपने ज्यादा मुनाफा कमाने की बात कही है। वेस्टर्न रेलवे सबसे ज्यादा रेवेन्यू कमाता है, लेकिन वहां के लिए ही आपने प्रावधान नहीं किए हैं। मैं कहना चाहता हूं मेरे एरिया सौराट्र में बहुत से पोर्ट्स हैं। वहां रिफाइनरी, सॉल्ट, ओनियन, सीमेंट की कम्पनियां हैं। वहां से माल भाड़े से इनकम जनरेशन वेस्टर्न रेलवे को होता है। नवलखी से वाकोनर का ब्रोडगेज कंवर्जन हो गया है तो केवल आठ महीने में ही उससे रेवेन्यू जनरेशन हो गया है। अभी वहां से फायदा ही फायदा मिल रहा है। पूरे सौराट्र से और भी ज्यादा रेवेन्यू जनरेशन की संभावना है, लेकिन आपने हमारे साथ अन्याय किया है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जो दो-चार ब्राडगैज कंवर्जन रह गए हैं, जैसे पोरबन्दर से बांसझाली था, जेतलसर, ढसा, एक छोटा सा सैक्शन रह गया है, यह केवल 120 किलोमीटर का है। आपने सोमनाथ-राजकोट कंवर्जन को पूरा करवा दिया है। यदि यह बाकी का भाग भी हो जाएगा तो वहां से भी रेवेन्यू मिलने लगेगा। ध्रांगद्रा से सुरेन्द्रनगर का 30-40 किलोमीटर रह गया है, वह भी पूरा करवा देंगे तो जो कांडला से मालवहन होता है, वह अच्छी तरह से फायदा कर सकेगा।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि आपने अलग-अलग डीविज़न बनाए हैं। अहमदाबाद डीविजन बनाने के कारण राजकोट डीवजन, और भावनगर डीवीज़न में असंतुलन है। पहले यह 1200 किलोमीटर था, अब 600 किलोमीटर रह गया है। हमारे वहां के कर्मचारियों की डिमान्ड है कि जो दो डीविजन हैं, उन दोनों में कम से कम 900 किलोमीटर रहने से हमारे कर्मचारियों और अधिकारियों को सुविधा होगी। इनको भौगोलिक दृटि से सुधार करने की आवश्यकता है।

तीसरी बात, डबल ट्रैक करने की है। यह एरिया रेवेन्यू देने वाला है। वीरमगाम से राजकोट तक का सिंगल ट्रैक है। सभी ट्रेनें हापा, द्वारका, पोरबंदर या सोमनाथ से चलती हैं। वे राजकोट से जाती हैं। वहां राजकोट जंक्शन है। वहां रिफाइनरी की मालवहन गाडियां चलती हैं । यदि राजकोट से लेकर सुरेन्द्रनगर और सुरेन्द्रनगर से वीरमगाम तक के सिंगल ट्रैक डबल ट्रैक हो जाएगा तो रेवेन्यू एक साल में ही जेनरेट हो जाएगा।

और एक बात यह है कि राजकोट से सोमनाथ आपने ब्राडगैज कंवर्जन करवा दिया है, लेकिन दो साल हो गए हैं एक भी नई ट्रेन नहीं चलायी जा रही है। गुजरात से काफी यात्री हरिद्वार-ऋाकिेश जाते हैं। हमने मांग की है कि सोमनाथ से हरिद्वार तक एक ट्रेन चलायी जानी चाहिए। वहां से एक भी ट्रेन नहीं चलती है। वहां ब्राडगैज कंवर्जन हो गया है। वहां छोटी-छोटी लोकल ट्रेनें चल रही हैं। केवल त्रिवेन्द्रम ट्रेन, जो राजकोट तक आती थी, सोमनाथ तक बढ़ा दिया है। मैंने वंहा के डीआरएम के साथ बैठकर लिस्ट तैयार की थी और वह डिमाण्ड यहां भेजी है कि सोमनाथ से हरिद्वार के लिए एक ट्रेन चलायी जाए। मैं मांग करता हूं कि ओखा से देहरादून जो हफ्ते में एक दिन ट्रेन चलती है, उसको भी हफ्ते में दो बार किया जाए। अहमदाबाद से बहुत सी ट्रेनें जाती हैं। आहिंसा एक्सप्रैस अहमदाबाद से जोधपुर

तक एक्स्टेंड कर दी है। लेकिन हम चाहते हैं कि सौराट्र का जो वेस्टर्न जोन है, मैं मैप लेकर आया हूं क्योंकि लोगों को पता नहीं है कि कहां क्या है? मैं आपको बताना चाहता हूं कि पूरे सौराट्र ऐसा ही इलाका है। मैं नक्शे में सौराट्र का इलाका दिखा रहा हूं।...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप उनसे चैम्बर में जाकर मिल लें, यहां पेपर शो करने की जरूरत नहीं है।

**डॉ. वल्लभभाई कथीरिया** : हमारी प्रार्थना है कि आहमदाबाद में जो ट्रेन 10-12 घंटे तक खड़ी रहती है, उसका एक्सटैंशन रोजकोट, सोमनाथ और पोरबन्दर तक किया जा सकता है।...(व्यवधान)

बाकी छोटी-छोटी डिमांड्स हैं जैसे पैंट्री कार के बारे में है, कहीं एसी स्टॉप के बारे में है, उसके लिए भी हमने लिखकर दिया है। यदि आप अच्छी तरह इन सबका समाधान कर देंगे, तो मुझे लगता है कि लोगों को काफी लाभ होगा। मैं लालू जी से कहना चाहता हूं कि रिवाइज़्ड बजट में थोड़ा सा प्रावधान करके हमारे इलाके के लोगों को संतुट करें।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष जी आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं।

**श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.)** : माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ा 2006-07 के रेल बजट पर मैं अपने विचार सदन के समक्ष रखने के लिए आपने जो मुझे समय दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा रेलवे की सुविधाओं के मामले में बहुत ही पिछड़ा हुआ है। यहां पर यदि हम आजादी के उपरांत किए गए रेलवे के विकास कार्यों का सर्वेक्षण करें तो यहां पर आजादी से लेकर आज तक किए गए कार्य ऊंट के मुंह में जीरे के समान ही साबित होते हैं। यहां से अधिकांश यात्री देश के बड़े-बड़े शहरों, उप नगरों एवं महानगरों आदि में काम की तलाश में जाते हैं परन्तु यहां से बहुत ही कम महत्वपूर्ण गाड़ियां इन शहरों को जोड़ती हैं। परिणामस्वरूप जनता को बड़े शहरों में पहुंच कर सैकड़ों किलोमीटर की यात्रा कर ट्रेन को पकड़ना पड़ता है।

हमीरपुर-महोबा क्षेत्र के पूर्व जनप्रतिनिधियों एवं मेरे द्वारा लगातार सरकार से उरई से राठ-चरखारी होते हुए महोबा तक तथा हमीरपुर रोड से हमीरपुर मुख्यालय एवं विवार-राठ होते हुए हरपालपुर, मध्य प्रदेश तथा हरपालपुर से राठ-गोहान-सरीला-चडौत होते हुए कालपी रेलवे लाइन तक नई रेल लाइन बिछाने हेतु अनेक बार अनुरोध किया जा चुका है, परन्तु परिणाम अभी तक शून्य ही रहा है। महोबा रेलवे स्टेशन में रेलगाड़ियों के रात्रि में रुकने के लिए लोकोशेड की व्यवस्था न होने से यात्रियों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। महोबा से लखनऊ के लिए बाया कबरई-खैरार-रागौल-भरुआ-सुमेरपुर-कानपुर तक एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र के कुलपहाड़-चरखारी रोड, हमीरपुर रोड के जो रेलवे स्टेशन बने हैं, वह बस्ती से बहुत दूर बने हुए हैं, जिस कारण यात्रियों को रात्रि में लुटने का खतरा बना रहता है, अतः यात्रियों की सुविधा हेतु उक्त स्टेशनों को बस्ती के पास बनाया जाए।

झांसी-मानिकपुर रेलवे लाइन पर मउरानीपुर, रेलवे फाटक, हरपालपुर रेलवे फाटक, सूपा, किडारी और मटौध-बांदा के बीच रेल वे फाटक पर तथा झांसी-कानपुर रेलवे लाइन पर उरई मुख्यालय के राठ क्रासिंग पर और रिनिया रेलवे फाटक पर उपरगामी पुल का निर्माण कराया जाए। महोबा रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए पैदल यात्री पुल का निर्माण अतिआवश्यक है। वृद्ध एवं बच्चों तथा महिलाओं को पटरी पार करने में भारी असुविधा होती है जो कि सुरक्षित भी नहीं है। यात्रियों हेतु पुल का निर्माण अविलम्ब कराया जाए। महोबा, झांसी, बांदा रेलवे लाइन का महत्वपूर्ण रेलवे

---

* The speech was laid on the Table.

स्टेशन होने के साथ जिला मुख्यालय भी है। झांसी-मानिकपुर रेलवे मार्ग एवं मानिकपुर-कानपुर रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए। झांसी रेलवे स्टेशन पर बने हुए वीआईपी रेलवे प्रतीक्षालय के अधिकारियों एवं कर्मचारयों को जनप्रतिनिधियों के लिए प्र ातीक्षालय को तुरंत खुलवाने हेतु उचित व्यवस्था की जाए। बढ़ती जनसंख्या के आधार पर झांसी-मानिकपुर लाइन पर रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए। साथ ही रीवा-दिल्ली एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन कानुपर से मौदहा (रागौल)-बांदा होते हुए रीवा तक चलाया जाए।

उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति सप्ताह में तीन दिन निजामुद्दीन से मानिकपुर तक आती है, इसे प्रतिदिन चलाया जाए। इस गाड़ी में सामान्य यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा है जिस कारण यात्रियों को छत पर बैठने के लिए मजबूर होना पड़ता है। अतः उक्त ट्रेन में सामान्य यात्रियों के लिए छह डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाए। चित्रकूट में अमावस्या मेला के दिन तीर्थ यात्रियों की संख्या अधिक होने के कारण एक स्पेशल ट्रेन प्रतिमाह अमावस्या के दिन झांसी से चित्रकूट एवं कानपुर से चित्रकूट (आना-जाना) चलाई जाए।

8477डाउन/8478 अप उत्कल एक्सप्रेस (पुरी-हरिद्वार-पुरी) को वाया बीना के स्थान पर वाया मानिकपुर चलाकर भारतर्वा के महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल ओरछा एवं चित्रकूट धाम कर्वी को पुरी एवं हरिद्वार से जोड़ा जाए, जिससे देश के करोड़ों श्रद्धालुओं की भावनाओं का सम्मान करते हुए उन्हें एक साथ इतने सारे धार्मिक स्थलों के भ्रमण के लाभ के साथ-साथ झांसी मंडल के रेल राजस्व में वृद्धि तथा झांसी मंडल में पर्यटन की दृटि से भी विकास होगा। इसी के साथ ही साथ उत्कल एक्सप्रेस के रेल संचालन में कटनी स्टेशन पर इंजन की दिशा बदलने की प्रक्रिया से भी बचा जा सकेगा।

अतः जनहित एवं रेल हित में 8477डाउन/8478अप उत्कल एक्सप्रेस को वाया बीना के स्थान पर वाया झांसी-मानिकपुर चलाया जाए।

महोबावासियों को कानपुर/लखनऊ के लिए कोई भी सीधी रेल सेवा नहीं है। कानपुर एक महत्वपूर्ण औद्योगिक केंद्र के साथ-साथ महत्वपूर्ण स्टेशन है तथा लखनऊ प्रदेश की राजधानी है। अतः महोबा से कानपुर/लखनऊ के लिए सीधी रेल सेवा प्रारंभ की जाए ताकि महोबा की जनता कानुपर, लखनऊ एवं आगे के स्टेशनों के लिए सीधी यात्रा का लाभ प्राप्त कर रेल आय में वृद्धि करे।

गाड़ी नं0 1511/1512 बांदा-कानपुर-बांदा पैसेंजर गाड़ी को महोबा तक बढ़ाया जाए ताकि क्षेत्र की जनता को तुरंत ही आ वागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। साथ ही साथ महोबा स्टेशन से पानों की बुकिंग पार्सल के द्वारा कानपुर के लिए प्रारंभ हो कर रेल की आय में वृद्धि संभव हो।

हरपालपुर से चरखारी, राठ, गोहान, सरीला, चंडोत होते हुए कालपी तक नई रेल लाइन बिछाने हेतु प्रस्ताव बनाकर रेल मंत्रालय को स्वीकृति हेतु भेजा जाए। यह पूरा क्षेत्र यात्री बाहुल्य क्षेत्र है तथा पर्याप्त माल यातायात प्राप्त होगा। प्रतिदिन लगभग 200 ट्रक अकेले राठ से माल का वहन करते हैं, शेा क्षेत्र का माल यातायात अलग है। नई रेल लाइन बनने से क्षेत्र का विकास होगा तथा रेल आय में वृद्धि होगी।

उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति सप्ताह में तीन दिन चलती है, इसे प्रतिदिन किया जाए। सामान्य टिकिट यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा है। अतः सामान्य यात्रियों के लिए लगभग 6 डिब्बे लगाए जाएं। चित्रकूट धाम कर्वी में अमावस्या मेला हेतु स्पेशल गाड़ी उचित समय पर झांवी चित्रकूट एवं वापस तथा कानपुर से चित्रकूट एवं वापस के लिए चलाई जाए। बेलाताल, कुलपहाड़, चरखारी, रोडद्व महोबा, कबरई बरीपुरा, हमीरपुर रोड, इग्होटा, भरूआसुमेरपुर, रागोल, इचौली स्टेशनों पर पर्याप्त यात्री शेड न होने के कारण यात्रियों को बरसात एवं गर्मी में धूप से परेशानी का सामना करना पड़ता है। शौचालय बहुत ही गंदी व अव्यवस्थिति हैं। पीने के लिए स्वच्छ एवं ठंडे पानी की उचित व्यल्स्था नहीं है। स्टेशन शहर से दूर होने के कारण सुरक्षा व्यवस्था बहुत आवश्यक है। यात्री सुविधाओं के अभाव में मजबूर हो कर बसों से यात्रा करते हैं जिससे रेल राजस्व की हानि हो रही है।

झांसी-मानिकपुर लाइन का दोहरीकरण किया जाए जिससे यात्रा में होने वाले विलम्ब से बचा जा सके तथा गाड़ियों के संचालन समय/व्यय में भी कटौती की जा सके तथा इस क्षेत्र के आवागमन को दुत गति प्रदान की जा सके जिससे यात्री यातायात में वृद्धि संभव हो कर रेल राजस्व में वृद्धि हो। रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षाओं का परीक्षा केंद्र झांसी मंडल में बनाया जाए। इस क्षेत्र के उम्मीदवारों को परीक्षा हेतु बहुत दूर-दूर जाना पड़ता है जिसमें अनावश्यक व्यय एवं समय खराब होता है। सभी मेल एक्सप्रेस गाड़ियों में सामान्य डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए ताकि यात्रियों को असुविधा न हो।

नई दिल्ली रीवा एक्सप्रेस को वाया कानपुर-भीमसेन-बांदा-मानिकपुर हो कर चलाया जाए। झांसी-बांदा शटल को छह बजे शाम के स्थान पर चार बजे शाम को चलाया जाए ताकि ग्रामीण लोग अपने निवास स्थान पर समय पर पहुंच सकें तथा सारी रात स्टेशन पर प्र ाकाश विहीन जंगली स्टेशन पर असुरक्षित न गुजारनी पड़े। झांसी से मानिकपुर के बीच एक गाड़ी लगभग ग्यारह बजे दिन में चलाई जाए क्योंकि मुम्बई, चैन्नई व दिल्ली की ओर से बहुतायत में यात्री यात्रा करते हैं। अतः यात्रियों की सुविधा हेतु उक्त समय पर एक नई अस्थाई गाड़ी का चलाया जाना जरूरी है। अभी यात्री सुबह 8.31 मिनट से शाम 5.59 मिनट तक रेलवे स्टेशन पर बिना किसी सुविधा के गंदगी में पड़े रहते हैं।

महोबा रेलवे स्टेशन की कम्प्यूटरीकृत आरक्षण खिड़की दिन में एक बजे से तीन बजे तक बंद रहती है। इस अवधि के बीच अन्य स्टेशनों से बर्थ आरक्षित हो जाते हैं और महोबा के यात्रियों को वंचित रहना पड़ता है। अतः सुबह दस बजे से शाम पांच बजे तक उक्त खिड़की पर आरक्षण की सुविधा उपलब्ध कराई जाए। बेलाताल-महोबा-कबरई-रागौल-सुमेरपुर रेलवे स्टेशनों पर रात्रि में बिजली जाने के बाद प्रकाश की पर्याप्त व्यवस्था नहीं है, जिस कारण यात्रियों को अराजक तत्वों से जूझना पड़ता है। अतः उक्त स्टेशनों पर बिजली न रहने पर प्र ाकाश की पर्याप्त व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।

महोबा में ठंडे पानी की मशीन को तुरंत ठीक कराकर यात्रियों को ठंडा पानी उपलब्ध कराया जाए। झांसी मंडल की डीआरयूसीसी की बैठक तीन माह में एक बार सुनिश्चित की जाए।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी से संसद में बजट प्रस्तुत किए जाने से पूर्व मैंने निम्नलिखत ट्रेनों को चलाने हेतु बजट में प्रा वधान किए जाने का अनुरोध किया थाः-

नई दिल्ली से पुरी बाया झांसी-बांदा मानिकपुर, गोरखपुर से चेन्नई बाया कानपुर-बांदा-मानिकपुर, पटना से कोटा बाया बांदा-झांसी-इंदौर, जबलपुर से जम्मूतवी बाया मानिकपुर-बांदा-कानपुर-अलीगढ़-दिल्ली, जबलपुर से अजमेर बाया मानिकपुर बांदा-झांसी-मथुरा, री वा से लखनऊ बाया बांदा-कानपुर, आयोध्या से बांदा बाया वाराणसी-इलाहाबाद-चित्रकूट, रीवा से नई दिल्ली बाया बांदा-झांसी, आयोध्या से उज्जैन बाया बांदा-झांसी-ललितपुर, इलाहाबाद से भोपाल बाया बांदा-झांसी-ललितपुर, इलाहाबाद से उरई बाया बांदा-झांसी, सतना से फर्रूखाबाद बाया मानिकपुर-बांदा-मानपुर, बांदा से गुना बाया झांसी-शिवपुरी

महोदय, मुझे बहुत ही खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि बजट के अंदर इनमें से एक भी ट्रेन चलाने का प्रावधान माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा नहीं किया गया है।

मेरी संसदीय क्षेत्र में रेलवे सेवाओं को बेहतर बनाने के संबंध में उक्त सभी सुझाव संसदीय क्षेत्र के भ्रमण के दौरान सम्मानित क्षेत्रीय जनता से प्राप्त हुए हैं। मैं विश्वास करता हूं कि व्यापक जनहित को ध्यान में रखते हुए माननीय रेल मंत्री द्वारा इनका क्रियान्वयन किया जाएगा।

**श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव (गोपालगंज) :** महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने अपनी प्रतिभा एवं दूरदर्शिता के बल पर विगत दो वर्षों के अपने अल्प कार्यकाल में ही भारतीय रेल को चौमुखी विकास की गति देते हुए यात्रियों पर बिना अतिरिक्त आर्थिक बोझ डोले बल्कि उसके विपरीत यात्री भाड़े में कमी लाते हुए भारतीय रेल का फंड बैलेंस जो घटकर 350 करोड़ रुपया मात्र रह गया था, उसको बढ़ाकर उन्हों 11 हजार करोड़ रुपया कर एक कीर्तिमान स्थापित किया है। साथ ही आगामी वर्ा 2006-07 के अपने रेल बजट प्रा वधानों में देश के सभी गरीबों, अमीरों, व्यावसाइयों, विकलांगों, बेरोजगारों तथा सामाजिक आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों के लिए जिन कार्यों और रियायतों का उल्लेख करते हुए भारतीय रेल के विकास के प्रति जो प्रतिबद्धता इन्होंने दोहराई है, वह अति प्रशंसनीय है। यही कारण है कि आज पूरा देश इनका गुण-गान कर रहा है। वैसे तो इन्होंने रेल योजनाओं के माध्यम से पूरे देश का विकास करने की बदौलत

सभी देशवासियों का दिल जीतने का कार्य किया है। फिर भी बिहार जैसे आवागमन के मार्ग में पिछड़े राज्य पर विशेा ध्यान देकर बिहार वासियों को अनुगृहित करने का कार्य किया है। विशेा कर हमारे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज जहां आजादी से आज तक किसी ने रेल आ वागमन पर मौलिक रूप से कार्य नहीं किया। महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने वहां के जनता के चिरप्रतिक्षित मांगों के अनुकूल वहां के लिए ' हाजीपुर-सोनपुर-छपरा-सिवान-थावे पैसेन्जर' नई रेल गाड़ी का प्रावधान किया है तथा कप्तानगंज-थावे-सिवान-छपरा के थावे-सिवान खंडों के छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य तो किये ही हैं। साथ ही वर्ा 2007 में हथुवां भटनी का हथु वां-बथुवां बाजार तक नई रेल लाइन बनाने का प्रस्ताव भी कर दिये हैं। जिससे कुछ ही दिनों के बाद गोपालगंज के लोग देश के चारों तरफ से आ-जा सकेंगे। इस ज्वलंत जनहित कार्य के लिए गोपालगंज की जनता की तरफ से माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को मैं हार्दिक बधाई देता हूं। साथ ही एक छोटी सी मांग के साथ आग्रह करता हूं कि जब तक कतिपय कारणों से लम्बी दूरी की एक्सप्रेस या सुपर फास्ट गाड़ियां थावे हो कर नहीं गुजरती हैं तब तक नई पैसेंजर रेलगाड़ी जो हाजीपुर सोनपुरी-छपरा-थावे के लिए प्रदान की गयी है, उसमें कम से कम दो यात्री डिब्बे जोड़ते हुए उस गाड़ी का मेल नई दिल्ली जाने वाली एक्सप्रेस या सुपर फास्ट गाड़ियों से कर दिया जाये।

---

* The speech was laid on the Table.

SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): Hon. Sir, the Minister introducing the Budget must have a very broad outlook. Our expectation of a Budget is that it must be helpful for the comprehensive development of the country as a whole. But when we look at this Budget, we find that the hon. Minister has only taken into consideration the interests of Patna and Chennai. Of course, the hon. Minister Shri Velu is also there to see the interest of Chennai. I have no objection in their doing something at their places, but the hon. Ministers must know that they are the Ministers of the nation who ought to have considerations for other parts of the country also.

I would like to submit certain problems of my State of Kerala. We had been allotted Rs. 247 crore in the last year's Budget of 2005-2006 for development in Kerala. On the other hand, in this Budget of 2006-2007, the allotment is only Rs. 296 crore, which is quite insufficient. Therefore, we regret the same.

All the MPs of Kerala, and the Government of Kerala unanimously represented the necessity of having a new Railway Zone, Kochi as the centre. But in the Budget speech there is no whisper at all. It is true that three new trains are allowed for Kerala, but all are from Chennai. We already have two trains from Chennai to Kerala. It gives an impression that all the people from Chennai are travelling to Kerala, and vice-versa.

Kerala has a long pending demand of new trains to Bangalore, Mumbai and Delhi from Kerala. The majority of Keralites living outside Kerala are in the northern parts of the country. This reality and desire are totally neglected in this

* The speech was laid on the Table.

Budget. Like Kerala, the demands of Bengal also are not taken into account. They are neglecting the deserving cases, and blindly giving facilities to Patna and Chennai. So, this may be called as the Patna-Chennai Budget.

As regards new survey, I would like to bring to the notice of the hon. Minister about a missing link between Nilambur and Nanjancode. There is a train from Nilambur to Kochi *via* Shoarnoor, and from Nanjancode to Bangalore *via* Mysore also. But if this missing link, namely, between Nilambur-Nanjancode is connected by train service, then it would really connect three States, that is, Kerala, Tamil Nadu and Karnataka. Considering the new development including container terminal at Kochi this route, that is, the Bangalore-Kochi will be beneficial and remunerative. It has been surveyed once and kept in abeyance as un-remunerative. In the new circumstances this may be re-considered.

Anyway, I request the hon. Minister to be kind enough to have a lenient view towards the people of Kerala.

SHRI LONAPPAN NAMBADAN (MUKUNDAPURAM): Sir, it is laudatory that the Railway budget which is good at the national level did not hike either passenger fare or freight charges. But Shri Lalu's third budget has done great injustice to the southern most state Kerala. Kerala which has one and a half ministers in this cabinet has got just two and a quarter train. It should not be forgotten that all the 29 Members from Kerala support this UPA government. The chief enemies of Kerala's railways and highways are Lalu,Velu and Balu. The letters which we see on the rear of the train "L V" stand for Lalu and Velu. All states except Bihar and Tamilnadu are against this railway budget. This sort of wrong deeds of the UPA government will lead to separatism and tensions between communities and will do harm to the unity of India. The ministers should have a national perspective.

I have strong protest against the Minister's denial of such genuine demands of Kerala as railway zone, electrification, doubling of lines, gauge conversion and introduction of new trains. Kerala is in the

zone of neglect. New trains to Kerala should be introduced from cities like Delhi, Mumbai and Bangalore. More coaches should be added to the existing trains. In order to facilitate the journey of domestic and foreign tourists to the 'God's Own Country' more trains should be started from different parts of India to Kerala. I strongly oppose the covert move to privatise railways which is the biggest public sector undertaking. Gates should be urgently constructed at all unmanned railway crossings in Kerala. Against an estimated cost of Rs 550 crores for the new line from Angamali to Sabarimala only Rs 8crores are allocated in this years' budget. I urge upon the Hon.Minister to allocate more funds to this project.

Out of the 10 railway overbridges sanctioned in Mukundapuram constituency only two are completed. The work of the remaining 8 overbridges

---

* English translation of the speech originally laid on the Table in Malayalam .

should be immediately completed. I urge upon the Minister to allot the required fund for this project . Stops should be allowed to more trains. Angamali and Irinjalakkuda stations should be computerised. Facilities at Koratti and Nellayi stations should be improved and more trains should be allowed stops at these stations. A new railway station should be allowed at Nedumbasseri near the International airport. Cent percent travel concession should be granted to the blind, the deaf and dumb and those with more than 50 percent physical disability. If physical disability is 100 percent travel concession should be allowed to the accompanying person also. The present concession given to senior citizens should be increased to 75 percent. A companion should be allowed to travel at concessional rate along with old people above 70. Cent percent concession should be given to carrying dead bodies in train. Two persons accompanying the dead body should also be allowed to travel at concessional rates.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY): Sir, while supporting the Railway Budget 2006-07, I would like to submit that the following issues need to be properly and adequately addressed at the earliest by the Railway

authorities.

Many of them are very burning issues pending for several years. The concerned people expect and hope that this present Government will pay attention to the said burning problems affecting thousands of daily commuters and other people and solve the problems at the earliest.

I am citing below some of the burning issues affecting the people:

1. Urgent need to solve the problem of water logging at Bandel Railway Station in the Howrah Division of Eastern Railway – a) at the Bazarpara point and b) at the Platform area;

2. Need to increase the number of Suburban Trains in the Howrah and Bandel; Howrah-Burdwan; Sealdah-Naihati; Sealdah-Krishnanagar; Sealdah-Bandel; Sealdah-Bongaon in the Eastern Railway; Sheoraphuly-Tarakeshwar; Bandel-Katwa and similarly in the suburban sections of the South-Eastern Railway.

3. Urgent need to increase the number of coaches in the Suburban Trains from 9 to 12 coaches;

4. Need to ensure punctuality in the Suburban Service as also other services;

5. To provide freight corridor up to Kolkata Port and to Haldia Port in the Eastern Freight Corridor;

6. Urgent need for completion of the doubling of Railway lines in – a) Bandel-Katwa Section and b) Sheoraphuly-Tarkeshwar section.

7. To continue Nalikul Railway Station in the Sheoraphuly-Tarakeshwar section of the Howrah Division as a regular station and not to convert it into a halting station.

---

* The speech was laid on the Table.

8. To undertake the construction of road from Chandanpur Railway Station to Durgapur Express Way Crossing Railway Line at Chandanpur in Howrah-Burdwan chordline (as per request Rs. 15,23,000/- (Rupees Fifteen lakhs and twenty-three thousand only) as per the estimate by the DRM, Howrah Office but subsequently not pursued by the Railways and the money was returned back to Collector, Hooghly. The scheme is to be taken afresh;

9. Urgent need to increase the passenger amenities including provision of drinking water, effective Public address system, clean waiting hall for the passengers, particularly for the aged, disabled women and children; telephone facilities etc.

10. Widening of the sub-way at Bhadreshwar Railway Station in the Howrah-Bandel line. Meanwhile in Howrah division of Eastern Railway as per estimate of the Railways two MPs – MP from Hooghly and MP from Srirampur have contributed from MPLADS for construction of this sub-way;

11. Urgent need for a Rehabilitation Plan for the oustees and persons evicted resulting from Railway Development work. The Railways need to provide suitable land for construction of their dwelling places and vending outlets;

12. Urgent need to use vacant Railway lands for cultivation of bio-diesel (like Jatropha etc.);

13. Urgent need to improve Railway management in different areas instead of taking privatisation route which will be ultimately harmful for the people of the country.

14. Need for connecting Nalikul in the Sheoraphuly-Tarakeshwar Section of Howrah division with the Howrah-Burdwan Railway chord line so that the Tarakeshwar branch line can be connected to Sealdah;

15. Urgent need to make available Railway land to Haripal Panchayat Samiti for construction of a public stand in the interest of the Railway passengers;

16. To provide Railway land for Singur in the Sheoraphuly-Tarakeshwar railway line for construction of an approach road by Singur Panchayat Samity in the interest of the Railway passengers.

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपकी पार्टी से आज 20 माननीय सदस्य और कल 28 माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। इसलिए मेरी मजबूरी है।

श्री गोयल, कृपया पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करें।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं रेल बजट और सरकार के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरा मानना है कि लालू जी की रेल चलेगी बिन पानी बिन तेल।...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** बिन पानी बिन तेल चलेगी।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** जी हां। लालू जी ने दो बार बजट पेश करके यह साबित करके दिखा दिया है। हमारे सामने जो सदस्य बैठे हैं, उन्होंने हिन्दुस्तान में ऐसी अफवाह फैला दी कि शायद लालू जी रेल भाड़ा बढ़ाने जा रहे हैं। बिन पानी बिन तेल का तात्पर्य है कि एक नया पैसा बढ़ाए बिना रेलवे को तमाम प्रॉफिट में लाकर खड़ा कर दिया गया है। एनडीए सरकार 350 करोड़ रुपये का घाटा छोड़कर गई थी, लेकिन पिछले वर्ा 11,000 करोड़ रुपये का लाभ बढ़ाने का काम किया गया। इसके लिए मैं रेल मंत्री आदरणीय लालू जी का आभार व्यक्त करता हूं और उन्हें बधाई देता हूं। लालू जी और राठवा जी को लाखों रेल कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त हुआ। रेल मंत्री जी ने तमाम रेल परिवार के लोगों का आभार व्यक्त किया है। यह पहले रेल मंत्री हैं जिन्होंने अपने रेल परिवार का आभार व्यक्त किया है। यूपीए चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी और आदरणीय प्रधान मंत्री, डा. मनमोहन सिंह के नेतृत्व में नया कीर्तिमान स्थापित किया गया है।

मैं बजट में पढ़ रहा था कि रेल मंत्री जी ने पहली बार प्राइवेट कंटेनर्स को इनवाइट किया है जिससे रजिस्ट्रेशन में 540 करोड़ रुपये अतिरिक्त आए। यदि वे कंटेनर्स चलाए जाएंगे तो निश्चित तौर पर रेलवे को भारी लाभ होगा।

अभी हमारे पूर्व वक्ता, मैं नाम नहीं लेना चाहता, गरीब की गाड़ी, गरीब का रथ कहकर टॉन्ट कस रहे थे। मैंने उसी समय ज वाब दिया कि यह आडवाणी जी का रथ नहीं है जो बाबरी मस्जिद का विध्वंस करने जा रहा हो, यह लालू जी का गरीब रथ है जिससे आम आदमी को लाभ मिलेगा और आम आदमी इसमें सफर करने का काम करेगा।...(व्यवधान) मैं यथार्थ बोल रहा हूं, सुनने की ताकत रखें। गणेश जी को दूध पिला दिया, लोगों को बावला कर दिया।...(व्यवधान) मैं आपके सामने यथार्थ प्रस्तुत करना चाहता हूं। यह यथार्थ है कि लालू जी ने आरओबी के बारे में साफ कहा है कि जो राज्य अपना हिस्सा भेजेंगे, उन राज्यों में आरओबी का निर्माण होगा और उसके लिए 15,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। लालू जी, मेरा अनुरोध है, मैंने गाजियाबाद के तमाम आरओबीज़ के लिए राज्य सरकार से पैसा भिजवाने का काम किया है। कृपया उन पर जल्दी काम करवा दीजिए।

मान्यवर, विाम परिस्थितियों में बिना किराए बढ़ाए 55 नई गाड़ियां इंट्रोड्यूस की गई हैं। क्षेत्रवार की बात उठ सकती है। जो जिस क्षेत्र से चुनकर आते हैं, वे अपने क्षेत्र की बात कह सकते हैं, लेकिन यह एक बैलैंस्ड बजट है जिसमें हर क्षेत्र का प्रदेश आ गया है। यह बात ठीक है कि पूर्व में बिहार से जो रेल मंत्री रहे हैं, उन्होंने बिहार की परवाह नहीं की हो लेकिन लालू जी को उनके दर्द का पता है। उन्होंने बिहार को कुछ देने का प्रयास किया है, तो इसमें सबको खुश होना चाहिए। बिहार एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है। अगर उसे नयी चीज मिलेगी तो वह निश्चित रूप से देश के साथ जुड़ने का काम करेगा। इससे बिहार भी प्रगति के पथ पर आयेगा। इसी प्रकार लालू प्र ासाद जी ने तमाम गाड़ियों के विस्तार करने का काम किया है। उन्होंने ट्रेनों के फेरों में बढ़ोत्तरी की है। लालू प्रसाद जी के दिमाग का खेल देखिये, मात्र चार टन प्रति वैगन में लोडिंग बढ़ाने से चार करोड़ टन की वृद्धि हुई है जिससे लाभ मिला है। यह एनडीए वाले राज चलाना क्या जाने ? इन्होंने सात साल के अंदर कुछ नहीं किया, जो लालू प्रसाद जी ने किया, यूपीए सरकार ने किया। इसके साथ-साथ लालू प्र ासाद जी ने 14 लाख कर्मचारियों को डायरेक्ट लाभ देने का काम किया है। जहां उन्होंने आम नागरिकों को, आम यात्रियों का ख्याल किया है, वहां उन्होंने अपने परिवार के लोगों का भी ख्याल करने का काम किया है। इसके लिए मैं लालू प्रसाद जी को बधाई देता हूं, रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं। ...(व्यवधान) अभी तो मैं शुरू हुआ हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपको बोलते हुए आठ मिनट हो गये हैं इसलिए अब आप समाप्त करिये।

...(व्यवधान)

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** आप हमारे साथ ज्यादती मत कीजिए। वैसे तो मैं बोलता नहीं हूं क्योंकि हमें कोई बोलने का मौका नहीं देता। आपने हमें बोलने का टाइम दिया है। ...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** हम आपको बोलने का टाइम देते हैं लेकिन आपने आठ मिनट ले लिये हैं।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** मैं लालू प्रसाद जी से अनुरोध करूंगा कि शताब्दी एक्सप्रैस जिसमें चेयर कार है, उसमें टी.वी. लगा दें। इसके लिए रेल मंत्रालय को एक पैसा भी खर्च नहीं करना पड़ेगा क्योंकि टी.वी. वाले, ऐड वाले आपको अपने आप पैसा देंगे। अगर चेयर कार में मनोरंजन के लिए टी.वी. की व्यवस्था की जायेगी तो इससे एक पंथ दो काज होंगे। आपको पैसा भी मिलेगा और यात्रियों को लाभ भी होगा। लालू जी, अब तो आप हां कर दीजिए।

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** यह हो जायेगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** लालू जी, आपकी यह बात मान लेंगे।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** मैं आपका बहुत आभारी हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने जहां इतनी कृपा की है ...(व्यवधान)

**संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी) :** रेल के एसी कोच में अगर बाबा रामदेव जी का योगा भी दिखाया जाये तो पैसेंजर्स का हैल्थ भी इम्प्रूवमैंट होगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** हवाई जहाजों में ऐसा है। ...(व्यवधान)

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** अभी मेरे सामने वाले लोग ब्लू ट्रेन की बात कर रहे थे। वे ताइवान आदि की मिसाल दे रहे थे। मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि वे कौन से ताइवान और कौन से समुद्र में सोये हुए थे। माननीय लालू प्रसाद जी ने पिछले दिनों आगरा में देश की सबसे तेज चलने वाली गाड़ी का उद्घाटन किया है। वह गाड़ी चल रही है। इसके अलावा उन्होंने एक और गाडी की एनाउंसमैंट की है। इसका सारा श्रेय लालू प्रसाद जी को जाता है, उनकी टीम को जाता है, उनकी सोच को जाता है। इसके लिए मैं माननीय लालू प्रसाद जी को बधाई देने का काम करता हूं। साथ ही साथ एसी फर्स्ट और एसी सैंकिड का किराया कम करने का भी उन्होंने काम किया है। लोग हवाई जहाज से तुलना करते हैं जबकि लालू प्रसाद जी यात्रियों से तुलना करते हैं कि मैं अपने यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा कैसे सुविधा दूं। माल लोडिंग, फ्रेट, किराये, आधुनिक सुविधा, मॉडल स्टेशन, प्लेटफार्म के विस्तार आदि हर एंगल से लालू जी का जो रेल मंत्रालय है, वह एनडीए वालों से दबकर काम करने वाला नहीं है। लालू प्रसाद जी के यहां सुरेन्द्र गोयल जी भी बहुत पीछे हैं। लालू प्रसाद जी ने जो योजनाएं बनाई हैं--नयी रेल लाइन बिछाने, इलैक्ट्रीफिकेशन, विस्तार करने, सुविधा देने, खान-पान, सफाई, सुलभ शौचालय आदि कामों के लिए मैं उनको हार्दिक बधाई देता हूं। इसके साथ-साथ मैं अपनी कुछ डिमांड्स भी रखना चाहता हूं।

साहिबाबाद, राजनगर स्टेशनों में पीआरएस की व्यवस्था। हमारे क्षेत्र के सैक्टर 23 में हॉल्ट आरओबी है, जिसका 50 परसेंट पैसा हमने आपको राज्य सरकार से दिलवाने का काम किया है। कविनगर, बुलंदशहर आरओबी जिसका 50 परसेंट पैसा दिया है। अंडर पास के लिए हम 100 परसेंट पैसा देने को तैयार हैं। शहदरा-सहारनपुर के लिए 50 परसेंट पैसा हम देने के लिए तैयार हैं। इसके लिए हमने लिखकर भी दे दिया है। हापुड़ से मेरठ , गेट नम्बर 743 पर आरओबी के लिए 50 परसेंट पैसा देने के लिए तैयार हैं। हमने इसके लिए लिखकर दे दिया है। इसी तरह ब्रिजघाट के पास अंडर पास है। मोदी नगर से फुटओवर ब्रिज दोनों तरफ शहर से जोड़ दिया जाये तो इससे लाखों आदमी को आने-जाने में सुविधा होगी। ...(व्यवधान) हान्डिक जी आप मुझे इस तरह मत देखिये

जो आनाजाना होता है, उससे एक्सीडेंट कम होंगे। मात्र थोड़ा सा खर्च होगा। 10-20-50 हजार का खर्च होगा। अगर दोनों तरफ से पुल बन जाएगा तो दुर्घटनाओं की संख्या काफी कम हो जाएगी। सिम्भौली में तथा मोदी नगर में फुट ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं।

अंत में, मैं अपनी बात समाप्त करते हुए कहूंगा कि दिल्ली गाजियाबाद के नजदीक है और गाजियाबाद दिल्ली के नजदीक है और हम लालू जी के दिल में बसते हैं। इसलिए निश्चित तौर से इस क्षेत्र का लालू जी काम करने की कृपा करेंगे, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अभी मेरे पास 110 के करीब बोलने वाले सदस्य हैं। शैलेन्द्र कुमार जी, आप अपनी बात संक्षेप में कहें। आपकी पार्टी के तीन-चार माननीय सदस्य और बोलने वाले हैं।

**श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) :** उपाध्यक्ष महोदय, जो समय निश्चित किया गया है, उसके मुताबिक बोलना पड़ेगा। आपने मुझे रेल बजट 2006-07 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। सौभाग्य से कहिए कि रेल मंत्री जी ने इसे यात्री सेवा वर्ा घोति किया है और यह सौभाग्य ही कहूंगा कि मैक्सिमम रेल मंत्री बिहार के हुए हैं। यह बिहार का सौभाग्य है।

दूसरे, मैंने रेल बजट में देखा कि रेल कर्मचारियों को काफी तकलीफ होगी। बजट में काफी प्रावधान किये गये हैं लेकिन रेल कर्मचारियों के हितों की पूरी तरह से अनदेखी की गई है। खासकर रेल कर्मचारियों के जो आश्रित हैं, उनके कल्याण की ओर भी विशेा ध्यान नहीं दिया गया है। जहां तक आज रेलवे कॉलोनीज को देखिए, वे साफ-सुथरी नहीं होती है। उनमें मरम्मत करने की आवश्यकता है और खासकर पेयजल की टंकियों में लीकेज है, उन्हें स्वच्छ पेयजल भी नहीं मिल पा रहा है। इसलिए उन्हें स्वच्छ पेयजल मुहैया कराने की व्यवस्था की जाए। रेल कर्मचारियों के बच्चों को चिकित्सा सुविधा भी नहीं मिल रही है, उस तरफ भी विशेा ध्यान दिया जाए। रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए शिक्षा का प्रावधान इस बजट में नहीं किया गया है, उसकी भी व्यवस्था की जाए।

जहां तक रेल सुरक्षा दल, आरपीएफ के बारे में बात कही गई है, मैं कहना चाहूंगा कि मानवता की ट्रेनिंग उन्हें दी जाए। रेल में यात्रा करने वाली जो महिलाएं या युवतियां हैं, जो सरकारी सेवाओं में कार्यरत हैं, उनके साथ ट्रेन में छेड़छाड़ होती है। बहुत सी घटनाओं के बारे में यहां जिक्र किया गया, मैं विस्तार मं नहीं जाना चाहूंगा। लेकिन मेरे कहने का तात्पर्य यह है और जनरली देखा गया है कि

ज्यादातर 4-5 सिपाही रेल में खासकर सैकेंड क्लॉस में ताश खेलते हुए पाये जाते हैं और यदि शिकायत भी होती है तो भी उनमें कोई सुधार नहीं होता है। मैं इलाहाबाद से चुनकर आता हूं। मैं बताना चाहूंगा कि इलाहाबाद से दिल्ली तक प्रतिदिन 30 से 35 हजार यात्री सफर करते है लेकिन इलाहाबाद के बारे में मैंने देखा कि इस बजट में कोई विशेा ध्यान नहीं दिया गया है। मुगल सराय से दिल्ली के बीच में बहुत सारी ट्रेनें हैं, चूंकि इलाहाबाद आज़ादी की लड़ाई से लेकर अब तक हिन्दुस्तान का केन्द्र बिन्दु रहा है और खासकर इंदिरा गांधी जी, जवाहर लाल नेहरू जी, सोनिया गांधी जी, राजीव गांधी जी तथा काफी बड़े-बड़े नेता इलाहाबाद से हुए हैं, इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि इलाहाबाद की तरफ विशेा ध्यान देने की जरूरत है और ट्रेन में बढ़ते हुए अपराधों के बारे में भी चिंता करनी चाहिए। मैं कहना चाहूंगा कि चाहे जीआरपी हो या आरपीएफ हो, बलों को अपग्रेड करने की आवश्यकता है, उन्हें अत्याधुनिक हथियारों और संचार व्यवस्था से सुसज्जित करने की आवश्यकता है। जहां तक एनसीआर के बारे में, यह मेरा सौभाग्य है कि मेरे इलाहाबाद में, मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में एनसीआर सूबेदारगंज में बन रहा है । लेकिन मैंने रेल बजट में देखा कि उनकी भी झोली खाली नजर आई, क्योंकि कोई विशेा ध्यान उनकी तरफ नहीं दिया गया। रेल मंत्री जी ने अनुसूचित जाति और जनजाति की नियुक्तियों के बैकलॉग को विशेा अभियान के तहत भरने की बात कही है, मैं इसका स्वागत करता हूं और उन्हें बधाई देना चाहता हूं। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अगर रिक्तियों का बैकलॉग नहीं भरा गया, जो अधिकारी नहीं भर रहे हैं, उनके खिलाफ दंडात्मक कार्रवाई सुनिश्चित कराएं, तब जाकर यह बैकलॉग भरा जा सकेगा।

गांवों के बेरोजगार युवकों द्वारा टिकट बेचने की सेवा शुरू करने की बात कही गई है, उससे रोजगार को बढ़ावा मिलेगा। इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। आपने ए.सी. कोचेज़ का फेयर कम करने की जो बात कही है और गरीबों के लिए ए.सी. गरीब रथ चलाने की बात कही है, वह भी स्वागतयोग्य है। इसके साथ ही हमें यह भी देखना चाहिए कि सेकंड क्लास के जो डिब्बे हैं, उनकी क्या हालत है। उनकी हालत काफी खराब है। खिड़कियों के शीशे नहीं हैं और सीट्स पर जो गद्दे लगे होते हैं, उनकी रेग्जीन भी फटी हुई होती है। इसलिए ए.सी. गरीब रथ चलाने के साथ-साथ आपको इस तरफ भी ध्यान देना होगा।

ट्रेनिंग पर जाने, खासकर युवतियों और दूधिया भाइयों के लिए आपने रेल यात्रा में छूट की घोाणा की है, उसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। आपने एक तरफ तो डीजल और पेट्रोल की ढुलाई में माल भाड़े को कम करने की बात कही है और दूसरी तरफ घरेलू सामान की ढुलाई को महंगा किया है, इसमें थोड़ा सा बदलाव लाएं और घरेलू सामान की ढुलाई के भाड़े को भी सस्ता करने का काम करें।

आपने रेल बजट में 435 किलोमीटर रेल लाइन के दोहरीकरण की बात कही है। मैं इसके तहत कहना चाहूंगा कि इलाहाबाद से लखनऊ के बीच सिंगल रेल लाइन है। उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है और इलाहाबाद आजादी की लड़ाई से अब तक का केन्द्र बिन्दु रहा है। सिंगल लाइन होने की वजह से ट्रेंस पांच-पांच, सात-सात घंटे तक लेट हो जाती हैं। इन दो स्टेशंस के बीच 200 किलोमीटर की दूरी है। सही व्यवस्था न होने के कारण अधिकतर लोग सड़क मार्ग से आते-जाते हैं, ट्रेन पर जाना पसंद नहीं करते। इसलिए इस रेल लाइन को शीघ्र ही डबल लाइन में परिवर्तित किया जाए, जिससे लोग कम दूरी में सफर तय कर सकें।

दिल्ली-पटना के बीच आपने ए.सी. गरीब रथ चलाने की घोाणा की है, यह स्वागतयोग्य है। अब गरीब भी ए.सी. कोच में यात्रा कर सकेंगे। यह सुअवसर उन्हें आपके मंत्रित्व काल में मिलेगा। आपने 6000 से अधिक लोगों को रोजगार देने की बात कही है, मैं इसका भी स्वागत करता हूं। मैं मांग करना चाहूंगा कि अनुसूचित जाति, जनजाति, गरीब और पिछड़े वर्ग के लोगों को भी इसमें अवसर मिले, तब आपका यह रेल बजट अच्छा रेल बजट होगा।

आपने 200 ट्रेंस को सुपर फास्ट बनाने की बात कही है। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूं कि स्लीपर क्लास में जो 20 रुपए प्रति टिकट सरचार्ज लिया जाता है, उसे कम करके पांच रुपए कर दिया जाए तो अच्छी बात होगी। इससे रेल बजट अच्छा होगा और आपका मकसद भी हल होगा।

जब हम ट्रेन में सफर करते हैं तो देखते हैं कि कई बार आरक्षण होने पर भी सीट नहीं मिलती। इसके अलावा कई टिकट कंडक्टर भाइयों ने शिकायत की कि ए.सी. सेकंड और थर्ड क्लास में उन लोगों के लिए पहले सोने के लिए जगह थी, लेकिन अब उस बर्थ को हटा लिया गया है।

**श्री लालू प्रसाद :** उनका जागने का काम है, सोने का नहीं।

**श्री शैलेन्द्र कुमार** : ठीक है कि जागने का काम है, लेकिन आप ऐसी व्यवस्था तो कर सकते हैं कि दो ए.सी. कोच के बीच एक बर्थ उनके लिए प्रोवाइड करा दें, जिससे उन कोचेज़ में जो दो-तीन कंडक्टर रहते हैं, उन्हें थोड़ी सुविधा हो जाए। आपका रनिंग क्लेरिकल स्टाफ है। उसके साथ भेदभाव होता है। उनको ओवरटाइम काफी करना पड़ता है और छुट्टी बहुत कम मिलती है। ये लोग शनिवार और रविवार को भी काम पर आते हैं, जैसे हमारे संसद भवन में आप देखें, वे बेचारे शनिवार और रविवार को भी काम करते हैं। पहले उनके माता-पिता को यात्रा सुविधा मिलती थी, लेकिन वह भी समाप्त कर दी गई है।

कम से कम यात्रा सुविधा उनके माता-पिता को दी जाए और छुट्टियों में भी उनको यह सुविधा मिले। इन्हीं बातों के साथ मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याएं आपके सामने रखना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, आपकी आज्ञा हो तो मैं बाकी का टेबल पर रख रहा हूं।

*माननीय महोदय जी, उ.प्र. में जनपद कौशाम्बी स्थत रेलवे स्टेशन भरवारी एवं सिराथू को ए व बी श्रेणी के मॉडल स्टेशन बनाया जाये। उक्त दोनों स्टेशनों पर कम्प्युटरयुक्त आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराया जाये। स्टेशन पर अप एवं डाउन ट्रेनों में मुख्य गाड़ियों का स्टापेज दिया जाये।

मनौरी-भरवारी व सिराथू रेलवे स्टेशनों के फाटकों पर रेलवे फ्लाई ओवरब्रिज बनाने की व्यवस्था की जाये। रेलवे स्टेशन सूबेदारगंज,बमहरौली, सेयदसरावां, मनोहरगंज आदि स्टेशनों की सुविधायें बिजली, पानी तथा स्टाफ के रहने आदि की व्यवस्था होनी चाहिये।

---

*……* This part of the speech was laid on the Table.

उत्तर प्रदेश के फतेहपुर जनपद में खागा स्टेशन को अपग्रेड श्रेणी या माडल स्टेशन बनाया जाये। तथा कम्पयूटर आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिये। खागा रेलवे स्टेशन फाटक पर फ्लाई ओवरब्रिज बनाने की व्यवस्था कराने का कट करें। इलाहाबाद सिटी साइड सूबेदारगंज तथा अन्य रेलवे कालोनियां जर्जर हैं। साफ सुथरा व मार्गों की सड़कें जर्जर हैं। शुद्ध पेयजल की व्यवस्था के अलावा कालोनियों में पकाश की सुदृढ़ व्यवस्था होनी चाहिये।

रेलवे फ्लाई ओवरब्रिज रोही गांव के पास स्वीकृत है। राट्रीय सम विकास योजना से 12 करोड़ रुपया स्वीकृत हुआ है, इसकी तत्काल स्वीकृति दें। *

**श्री संतोा गंगवार (बरेली) :** महोदय, मैंने आपको बजट में अपने क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण समस्याओं की ओर पूर्व में कइ बार अवगत कराया है परन्तु अभी तक इन समस्याओं का समाधान नहीं हो पाया है। मैं चाहूंगा संलग्न समस्याओं का समाधान प्राथमिकता के आधार पर करवाये जाने हेतु निर्देश करें।

बरेली स्थित पूर्वोत्तर रेलवे इज्जतनगर रेल डिब्बे व क्रेन निर्माण आदि रेल संबंधी कार्यो का एक बहुत कारखाना आधुनिक मशीनों से सुसज्जित स्थित है वर्तमान में इसका उपयोग बड़ी रेलवे लाइन के चलने वाले रेल डिब्बों व उससे संबंधित रेल कार्यों के लिए सदुपयोग किया जा सकता है। बरेली में इन कारखाने के रेल डिब्बे की मरम्मत तथा रेल सुचारू मेंटीनेंस सुविधा कम व्यय में ज्यादा की जा सकती है। मेरा सुझाव है कि बरेली जंकशन से इस इज्जतनगर रेलवे वर्कशाप तक व इससे संबंधित रेलवे स्लीपर प्लांट तक जो दो किलोमीटर के अंतर पर स्थित है एक बडी रेल लाइन उक्त क्षेत्र में बिछाकर लगभग 10 करोड रूपये व्यय होकर उपयोग हो सकेगा तथा बेरोजगारी एक बहुत बडी समस्या हल होगी।

पूर्वोत्तर रेलवे इज्जतनगर के पास काफी जगह खाली पड़ी है। बरेली में एक बड़ा स्क्रेप यार्ड बनाने की आवश्यकता है।

निम्नलिखित स्थानों पर उपरगामी सेतु की आवश्यकता है।

1. राजटीय राजमार्ग 24 पर मीरगंज-मिलक ( रामपुर) के मध्य नगरिया सादात रेल स्टेशन के निकट।

2. राट्रीय राजमार्ग 24 पर फतेहगंज पश्चिमी बरेली, भिटौरा रेल स्टेशन के निकट।

3. कटघर ( श्मशान भूमि के रास्ते पर) ( पूर्वोत्तर रेलवे बरेली महानगर) ।

4. हार्टमैंन कॉलेज रेल क्रासिंग पर, पूर्वोत्तर रेल, बरेली महानगर।

5. इज्जतनगर स्टेशन के निकट केन्द्रीय कारागार के सामने, पूर्वोत्तर रेल, बरेली महानगर।

**नया रेलवे स्टेशनः-**

1. बरेली जंक्शन के पास चनेहटी जो बरेली कैंट में स्थित है। मेरा सुझाव है कि यात्री गाडियों को इस कैंट में कैंट स्टेशन बनाकर यात्रियों के अलावा बरेली कैंट एक सैन्य क्षेत्र है उनको भी इस स्टेशन का लाभ प्राप्त होगा तथा रेलवे जंकशन पर यात्री दबाव कम होगा।

---

* The speech was laid on the Table.

2. बरेली स्थित सी.बी. गंज स्टेशन को बडा माल गोदाम स्टेशन का रूप देकर वर्तमान में जो सिटी स्टेशन पर मालगोदाम स्थित है उस पर दवाब को कम किया जा सकता है।द्य

3. कनमन पर हाल्ट का निर्माण किया जाये तथा श्यामगंज पूर्वोत्तर रेलवे स्टेशन पर आधुनिकता प्रदान करते हुए लोडिंग अनलोडिंग की सुविधा बढ़ायी जाये।

1. नयी दिल्ली-मुरादाबाद मार्ग पर रेल दोहरीकरण का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसमें तेजी लाकर समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाये। अभी मेरे संज्ञान में हापुड़ तक का दोहरीकरण हुआ है। काकरठेर अमरोहा और मुरादाबाद का दोहरीकरण कार्य प्रस्तावित है।

2. बरेली जंकशन से काठगोदाम जंकशन तथा बरेली से पीलीभीत तक रेलवे दोहरीकरण का काम बजट में प्रस्तावित कर धन आबंटन।

3. बरेली से श्यामगंज इज्जतनगर, भोजीपुरा जंक्शन के मध्य एक सरकुलर ट्रेन रेल बस चलायी जाये।

4. बरेल से लखनऊ तथा बरेली से मुरादाबाद तक रेल ट्रेक का विद्युतीकरण किया जाये।

5. बरेली से लखनऊ अप एंड डाउन एक नयी इंटरसिटी प्रारंभ किया जाये।

6. बरेल से दुर्ग तक सीधी गाडी न होने के कारण एक सीधी गाडी बरेली से चलायी जाये।

7. बरेली दिल्ली मार्ग पर नगरिया सादात मीरगंज पर इंटरसिंटी का ठहराव स्थायी किया जाये तथा इस स्टेशन से सभी दिशाओं के यात्री टिकट उपलब्ध कराये जायें।

8. कानपुर से दिल्ली चलने वाली कालिन्दी एक्सप्रेस का समय परिवर्तन यात्री सुविधा के लिए किया जाये।

9. ट्रेन संख्या 5014 डाउन व अप जो काठगोदाम व दिल्ली के मध्य वाया रामपुर चलती है इस ट्रेन से संबंध करने के लिए एक शटल ट्रेन, जिसमें चार डिब्बे ए.सी व थ्री टायर तथा अनारक्षित बरेली जंक्शन से चलाकर उक्त ट्रेन के समय छूटन व आगमन समय को देखते हुए चलायी जाये।

10. बरेली डाउन 178 जो पीलीभीत से बरेली ती है महीने के तीसों दिन बरेली दो घंटा अपने पहुच के समय से देर से पहुंचती है जिस कारण लिंक ट्रेन के यात्रियों को बरेली जंकशन पर कठिनाइ होती है। सेथल पर उक्त ट्रेन व नैनीताल एक्सप्रेस के क्रासिंग के कारण मेरे संज्ञान में यह ट्रेन को देर होती है समय परिवर्तन समय सारिणी में कर यात्री सुविधा प्राप्त करायी जा सकती है।

11. बरेली से आगरा फोर्ड अथवा आगरा के लिए कोइ सीधी ट्रेन छोटी लाइन पर नहीं है। 15 दिसम्बर, 2004 से आगरा काठगोदाम के मध्य आगरा फोर्ड एक्सप्रेस ट्रेन बंद कर दी गयी है। मेरा सुझाव है कि बरेली जंकशन से आगरा के लिए एक सीधी ट्रेन एक्सप्रेस चलायी जाये।

12. बरेली दादर एक्सप्रेस सीधी प्रतिदिन चलायी जाये।

13. बरेली से गांधी धाम प्रतिदिन चलायी जाये ति ऑवला चन्दौसी मार्ग को इसमें सम्मिलित किया जाये।

14. गाडी न0 378 इलाहाबाद पैसेंजर का समय बरेली जंक्शन से प्रात 8 बजे किया जाये।

15. बरेली से अलीगढ 4 एबी का समय 9.40 के स्थान पर प्रातः 8 बजे रखा जाये तथा अलीगढ़ से छूटने का समय परिवर्तन का अपरान्ह् 4 बजे रखा जाये।

16. बरेली अलीगढ़ 4 बी अप एंड डाउन डीजल इंजन लगने के बाद इस दूरी को कम समय में भी तय किया जा सकता है तथा इसके प्रस्थान समय से गंतव्य स्थान तक पहुंचने के समय में परिवर्तन किया जा सकता है।

17. गाडी नं0 2462 मण्डोर एक्सप्रेस जोधपुर-दिल्ली रूट पर चल रही है और यह ट्रेन सुबह 6.30 बजे दिल्ली पहुंचकर 14 घंटे बाद पुनः जोधपुर के लिए रवाना होती है। यदि यह गाडी बरेली तक के लिए बढा दी जाये जो दिल्ली-बरेली होते हुए राजस्थान के लिए

लोगों को सुविधा होगी।

18. बरेली जंक्शन पर विहार शक्तिनगर गाडी नं0 4369, 14 घंटा पर पहुंचती है तथा 22 घंटा बरेली में ठहरकर अगले दिन 4370 शक्तिनगर 12 घंटा पर विहार शक्तिनगर को प्रस्थान करती है। इस गाडी का ठहराव बरेली में 22 घंटा है। मेरा सुझाव है कि उक्त गाडी को वाया बरेली जंक्शन से आगे आगरा तक हो जाया जाये तथा आगरा से वाया बरेली जंकशन शक्तिनगर विहार के लिए चलायी जाये1 इसका मेंटीनेंस आगरा में किया जाये।

19. बरेली व कानपुर के मध्य सीधी ट्रेन चलायी जाये। बरेली से दक्षिण राज्यों को केरल, बंगलौर व चेन्नइ के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये।

20. दिल्ली से गाजियाबाद तक मेट्रो रेल चलायी जाये जिसे बाद में बढाकर दैनिक यात्रियों को आवश्यकता को देखते हुए बरेली जंक्शन मेट्रो रेल के प्रस्ताव को इसी बजट में ,भविय मेट्रो योजना, स्वीकार किया जाये।

**<u>सुविधाएं व सुधार</u>**

1. बहेडी रेलवे स्टेशन, भोजीपुरा जंक्शन पर रेल यात्री सुविधायें बढाने तथा क्षेत्र का सौन्दर्यीकरण किया जाये।

2. बहेडी रेलवे के गोटिया सिंह रेलवे क्रासिंग पर आधुनिक फाटक बनाया जाये।

3. पूर्वोत्तर रेलवे के ग्राम कनमन के पास मानव रहित रेल पथ ग्रामवासियों के लिए बनाया जाये।

4. बरेली जंक्शन, बरेली सिटी, इज्जतनगर तथा इनसे जुडे सभी ग्रामीण क्षेत्रों के रेलवे स्टेशन पार्किंग पर सोलर लाइट से प्रकाश व्य वस्था की जाये।

5. बरेली जंक्शन व इज्जतनगर रेलवे स्टेशन पर संबंधित यात्रियों की सुविधा के लिए शहर में श्यामगंज, कुतुबखाना व इज्जतनगर में आउटडोर रेलवे बुकिंग विंडों की स्थापना की जाये तथा बरेली जंक्शन तथा इज्जतनगर के रेलवे स्टेशन पर दोनों ओर टिकट ि वतरण की सुविधा हो।

6. उक्त रेलवे स्टेशनों पर स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, वरिठ नागरिक, महिलाएं व विक्लांगों के लिए एक अलग से टिकट विंडो खोली जाये।

7. बरेली जंक्शन व इज्जतनगर वेटिंग हाल, खानपान, पंखा, पेयजल व मैकेनाइज् सफाइ व्यवस्था प्रदान करायें।

8. दैनिक यात्रियों के लिए गाडियों में अनारक्षित डिबबों की व्यवस्था प्रत्येक गाडी में बढायी जाये।

**<u>कुलियों से संबंधित</u>**

1. यात्रियों की संख्या को देखते हुए स्टेशन पर कुलियों की संख्या में वृद्धि की जाये तथा मृतक आश्रित कुलियों को नये टोकन प्रदान कराये जायें तथा समय सीमा इस प्रकार के आवेदन पत्रों की निस्तारण की निश्चितता की जाये

2. कुलियों के स्वास्थ्य निवास तथा इनके परिवारों को रेल सुविधा अन्य रेल कर्मचारियों की भांति की जाये तथा वृद्ध कुलियों के लिए रेलवे पेंशन प्रदान करायी जाये तथा इन कुलियों के लिए हैल्थ कलेम तथा ग्रुप इंश्योरेंस रेलवे अपनी आय से कराया जाये।

3. कुलियों के आरामगृह तथा टी स्टाल को मनोरंजन सुविधा के आधुनिक साधनों से सुसज्जित किया जाये तथा स्टेशन परिसर में ही एक कामन हाल का निर्माण किया जाये जिसका आरामगृह में प्रयोग किया जाये तथा इसमें एक रसोइघर बनाया जाये ताकि कुली अपना भोजन इत्यादि बना सकें क्योंकि कुछ कुली अपने परिवार से बहुत दूर रहते हैं।

4. कुलियों की यात्रा हेतु पारिवारिक रेल पास की सुविधा प्रदान करायी जाये।

**मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी (गढ़वाल) :** महोदय, 2006-2007 रेलवे बजट पर माननीय रेल मंत्री जी ने दिनांक 24/2/2006 को जो बजट पेश किया, उसके लिए उत्तरांचल में बहुत निराशा हुई। उत्तरांचल एक पहाड़ी प्रदेश है लेकिन उसके बावजूद भी देहरादून, हरिद्वार घाटी, कोटद्वार, काठगोदाम, उद्यम सिंह नगर, टनकपुर, राम नगर इत्यादि क्षेत्रों में भी इस बजट में कोई भी महत्वपूर्ण काम नहीं किया गया है। इस र्वा के बजट में केवल निम्नलिखित तीन कामों का उल्लेख हैः-

क. देहरादून-काठगोदाम देहरादून ट्रेन को दो दिन के स्थान पर तीन दिन प्रति सप्ताह चलायी जायेगी।

ख. हावड़ा-देहरादून उपासना ट्रेन एक दिन से दो दिन प्रति सप्ताह चलायी जायेगी।

ग. टनकपुर से बागेश्वर तक रेलवे लाइन बनाने का सर्वेक्षण।

2. हमारे लिए इस साल का बजट बहुत निराशाजनक रहा है। जहां तक टनकपुर से बागेश्वर सर्वे करने की योजना है, यह भी मात्र एक गुमराह करने वाला प्रयास लगता है। इस प्रकार की योजना केन्द्रीय मंत्रालय ने आठ साल पहले उत्तरांचल में ऋाकिेश से कर्णप्र ायाग तक सर्वेक्षण की घोाणा की थी। कुछ पैसा भी खर्च किया गया था जो मात्र प्रचार प्रसार पर हुआ। लेकिन चुनाव समाप्त होने पर आज तक कुछ नहीं किया गया। मुझे आशा है कि इस प्रकार के गुमराह करने वाली यह योजना नहीं होगी और इस पर तुरंत स र्वे का काम शुरू किया जायेगा।

3. उत्तरांचल में एन.डी.ए सरकार के समय में बहुत बड़ी मात्रा में रेल सुविधायें दी गयी बहुत सी नयी ट्रेनें चलायी गयीं। उदाहरण के तौर पर देहरादून जन शताब्दी, ( देहरादून-दिल्ली-देहरादून), गढ़वाल एक्सप्रेस ( दिल्ली-कोटद्वार-दिल्ली) , उत्तरांचल एक्सप्रेस ( देहरादून-ओखा), राप्ती एक्सप्रेस ( देहरादून-गोरखपुर), देहरादून काठगोदाम-देहरादून, चिन्नई एक्सप्रेस ( देहरादून चिन्नइ), इन्दौर एक्सप्रेस ( देहरादून-इन्दौर), उपासना एक्सप्रेस ( देहरादून-हावड़ा), वाराणसी एक्सप्रेस गाडियों के साथ स्लीपर कोच के रूप में दो स वारी डिब्बों की शुरूआत। पंजाब की ओर जाने वाली कइ रेल गाडियों को नजीबाबाद स्टेशन पर भी रूकवाने का कार्य। जनपद मुख्यालयों में कम्प्यूटर रेल आरक्षण सुविधा।

4. लेकिन आज तक इस बजट में एक भी नयी ट्रेन की सुविधा नहीं दी गयी है।

---

* The speech was laid on the Table.

5. मैं समय समय पर उत्तरांचल के लिए रेल मंत्री/रेल मंत्रालय से अनेक प्रकार की सुविधाओं के लिये लिखता रहता हूं और लोक सभा में भी उठाता रहता हूं। मुझे दुख है कि इनमें से कोइ भी काम इस बजट में नहीं किया गया है। मैं इनमें से कुछ वियों को दुबारा से माननीय मंत्री जी के सामने रख रहा हूं।

**<u>नयी ट्रेन-</u>**

6. क. दिल्ली से राम नगर के बीच सीधी रेल सेवा। इसकी लम्बे समय से मांग है। ख. चण्डीगढ़ से मुरादाबाद-रामनगर व हल्द्वानी-काठगोदाम के लिए सीधी रेल सेवा। ग. देहरादून-नजीबाबाद-रामनगर-काठगोदाम के बीच एक रेल यात्री गाड़ी चलाना।, घ. मुम्बई-देहरादून-मुम्बइ के बीच सीधी सुपरफास्ट गाडी की व्यवस्था। वर्तमान में देहरादून एक्सप्रेस ट्रेन नं0 9020 बहुत ज्यादा समय लेती है। ड. देहरादून-त्रिवन्तपुरम को ट्रेन या स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस को देहरादून तक बढ़ाना।

–

**<u>ट्रेनों के मार्गो को बढ़ाना</u>**

7. ट्रेनों के मार्गों को बढ़ाना- गढ़वाल के बहुतायत संख्या में लोग सेना में है तथा श्रीनगर ( काश्मीर) में कार्यरत हैं, उन्हें आने जाने में काफी असुविधा होती है। अतः एक बोगी जम्मू ( कश्मीर)तक के लिए कोटद्वार से चलाया जाए तथा स्यालदा एक्सप्रेस में जोड़ा जाए। नंगल से सहारनपुर तक यात्रा गाडी को ऋाकिेश तक चलाना। जम्मू तवी रेल हरिद्वार तक बढाना। किच्चा खटिमा-मथुरा-बरेली को बरेली से लाल कुआं तक बढाया जाये।

8. डी.एम.यू.- निम्नलिखित डी एमय यू जैसे सवारी गाडियां शुरू की जायें- सहारनपुर-हरिद्वार, हरिद्वार ऋाकिेश, हरिद्वार-देहरादून, रूड़की-हरिद्वार, नजीबाबाद-कोटद्वार, नजीबाबाद-लक्सर, लक्सर-हरिद्वार, कोटद्वार लक्सर-सहारनपुर, गजरौला-नजीबाबाद, सहारनपुर-नजीबाबाद-कोटद्वार।

9. ठहरावः- उत्तर रेलवे मुरादाबाद मंडल नजीबाबाद रेलवे जंक्शन पर सभी मेल/एक्सप्रेस गाडियों को रोका जाये।

10. विद्यतीकरणः- दिल्ली और देहरादून के बीच बहुत बडी मात्रा में रेलवे से लोग आते जाते हैं। अतः मैं लंबे समय से यह आग्रह करता आ रहा हूं कि लक्सर से देहरादून रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाये।

11. कोटा आरक्षण/बुकिंग आरक्षण कार्यालय/ एजैंसी खुलवाना - कोटद्वार में बुकिंग आरक्षण कार्यालय प्रातः 8.00 बजे से 20.00 बजे तक खुला रखा जाये।, गढवाल एक्सप्रेस के काउंटर पर ही आरक्षण की व्यवस्था की जाये। वर्तमान में साधारण टिकट ही वितरण किया जा रहा है। जबकि गाडी में आरक्षण करने पर अनियमितता प्रकाश में आ रही है, अथवा गढवाल एक्सप्रेस में वातानुकूलित श्रेणी के अतिरिक्त किराया साधारण श्रेणी का भी रखा जाये। कोटद्वार से लखनऊ तथा देश के अन्य मुख्य शहरों के लिए आरक्षित सीटों का कोटा बढाया जाये।

12. आधुनिकीकरण/मॉडल स्टेशनः- कोटद्वार मॉडल स्टेशन का कार्य शीघ्र पूर्ण हो, इसकी बहुत पहले रेल मंत्री जी ने कोटद्वार में घो-णा की थी।

13. ऊपरगामी सेतु पुल/रेक प्वाइंटः- कोटद्वार रेलवे स्टेशन के पूर्व दिशा में पैदल ऊपरगामी सेतु बनवाना। रायवाला, लाच्छीपुर, श्यामपुर एवं मोतीचूर में पैदल ऊपरगामी सेतु। कोटद्वार में काफी संख्या में स्टील फैक्ट्रियां हैं, वह रेक प्वाइंट बनाना चाहते हैं ताकि रेलवे का भी व्यापार बढ़े। इसकी स्वीकृति दी जाये।

14. स्टेशनों का रख-रखाव/सुधारीकरणः- हरिद्वार-देहरादून के लिये रेलवे ट्रैक का सुधारीकरण किया जाये। कोटद्वार-नजीबाबाद, देहरादून, हरिद्वार रेलवे स्टेशनों के रखरखाव की व्यवस्था ठीक करना।

15. पी.सी.ओ/पार्किंग व्यवस्था - कोटद्वार स्टेशन पर पी.सी.ओ. तथा पार्किंग की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

16. नयी ट्रेनों का सर्वे- क. ऋाकिेश तथा कर्णप्रयाग रेलवे लाइन का सर्वे करवाना। ख. बरेली से टनकपुर लाइन ब्राड गेज में परि वर्तित करना। ग. मुज्जफ्फरनगर से रूड़की के मध्य एक नयी रेल लाइन का निर्माण। घ. सहारनपुर-देहरादून रेल लाइन का निर्माण। ड. बरेली से काठगोदाम एवं बरेली, (भोजीपुरा) पीलीभीत एवं टनकपुर रेल लाइन का विस्तारीकरण करते हुए खटीमा से आगे प्रसिद्ध तीर्थस्थली पूर्णगिरी तक।

**श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील (बीड) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने की अनुमति दी, उपाध्यक्ष जी, बहुत से माननीय सदस्यों ने अभी रेल बजट पर अपने-अपने विचार रखे हैं। एक बहुत ही अच्छा बजट जिसमें यात्री और माल किराया नहीं बढ़ा है और इसमें बहुत सारी सुविधाएं प्रदान की गयी हैं। इस बजट का मैं स्वागत करता हूं और स्वागत करते-करते थोड़ा खेद भी प्र ाकट करता हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** फिर तो अपोजिट बात हो गयी।

**श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील :** उपाध्यक्ष महोदय, इस बजट में मेरे चुनाव क्षेत्र बीड पर घोर अन्याय किया गया है। अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ यह नई रेल लाइन योजना मेरे चुनाव क्षेत्र से जा रही है। यह 250 किलोमीटर लम्बी और 354 करोड़ रुपये की लागत वाली इस नई रेल लाइन का दाम दुगुना हो गया है। र्वा 1998 से मैं इसकी मांग करता आ रहा हूं कि इसके लिए प्रावधान बढ़ाया जाए जिससे यह जल्दी से जल्दी पूरी हो सके। लेकिन ऐसा नहीं लगता है कि मंत्री बदलने से काम होता है, क्योंकि मैंने इससे पहले वाले मंत्री जी से और माननीय लालू जी से भी मांग की लेकिन किसी के कान पर जूं भी नहीं रेंगी। प्रावधान ऐसा किया गया है जैसे ऊंट के मुंह में जीरा हो। इस रेल लाइन के लिए र्वा 1996 से आज तक जो प्रावधान किया गया है उसमें एक करोड़ रुपया, फिर एक करोड़ रुपया, फिर दो करोड़ रुपया, फिर तीन करोड़ रुपया, फिर तीन करोड़ रुपया, फिर तीन करोड़ रुपया, फिर पन्द्रह करोड़ रुपया, फिर 15.37 करोड़ रुपया और फिर बीस करोड़ रुपया दिया गया। उपाध्यक्ष महोदय, लेकिन जब से माननीय लालू जी आये हैं तब से यह मामला और पीछे चला गया और उल्टी रेल चल रही है और यह राशि 20 करोड़ से 10.38 करोड़ रुपये पर आ गयी है और इस र्वा 2006-2007 में भी के वल दस करोड़ रुपया ही दिया गया है। हर र्वा प्रावधान बढ़ने के बजाए घटता जा रहा है। इसी ढंग से अगर इस पर प्रावधान होगा तो यह नई रेल लाईन कभी भी पूरी नहीं होगी। मेरा जिला स्वतंत्रता सेनानियों, मजदूरों, गरीबों का जिला है । पत्रकारों और सभी पक्ष के संगठनों और सभी की यह भावना है कि इस रेल को पूरा किया जाए, इसके लिए ज्यादा प्रावधान किया जाए, लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है।

**श्री लालू प्रसाद :** कब सैंक्शन हुआ था?

**श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील :** फरवरी 1997 में इसका क्लीयरेंस मिला है।

**श्री लालू प्रसाद :** उस समय माननीय राम नाईक जी थे।

**श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील :** उपाध्यक्ष महोदय, मुर्दा इस घाट जाए या उस घाट जाए, बंदे को कफन से काम है। हमें तो हमारी रेल चाहिए लेकिन इस पर टीका-टिप्पणी चल रही है। उपाध्यक्ष महोदय, इस पर कुछ भी काम नहीं हो रहा है और यहां तो गांव गरीब की बात हो रही है। लेकिन हमारे क्षेत्र के लिए और हमारे क्षेत्र में माननीय मंत्री जी की गांव-गरीब के कल्याण की भावना हमें कही दूरबीन लगाकर भी दिखाई नहीं दे रही है। केवल 15 किलोमीटर का थोड़ा सा अर्थ वर्क का काम अहमदनगर की ओर हो रहा है लेकिन हर पत्र में हमें उसी का जिक्र जवाब में मिलता है। लेकिन आगे कुछ और काम नहीं हो रहा है। क्या इस तरह से काम चलेगा, क्या गरीब आदमी मेरे क्षेत्र में नहीं रहते हैं, बाकी सारी जगह गरीब आदमी छा गये हैं। विशेाकर बिहार में ज्यादा छा गए हैं। ...(व्यवधान) मैं भााण आप ही के लिए कर रहा हूं। उपाध्यक्ष महोदय, इस लाईन पर 23 स्टेशन और छोटे मोटे 113 पुल जिसकी जमीन महाराट्र सरकार ने रेल विभाग को

दी है। 14 करोड़ रूपए का भूसपादन का कार्य हो गया है, उसके पैसे का भी भुगतान नहीं किया गया। जो थोड़ा-बहुत प्रोवीजन करते हैं, उसको भी खर्च नहीं करते हैं। क्या इस रेल को पूरी करने की रेल मंत्रालय की मंशा है या केवल बनाया जा रहा है, नहीं तो आप डिक्लियर कर दें कि हम यह रेल नहीं करने वाले हैं। हमारी भावनाओं से यहां खिलवाड़ किया जा रहा है। अपने भााण में माननीय मंत्री जी ने कहा कि बिहार के लाखों बच्चे पूना में पढ़ते हैं, यह सही है। महाराट्र के दिल में बिहार ही क्या पूरे देश के लिए जगह है, लेकिन मेरा सवाल यह है कि क्या महाराट्र के लिए बिहार के दिल में क्या कुछ जगह है? बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है, इस रेल बजट को देखने के बाद मुझे नहीं लगता कि ऐसा कुछ है। काश, महाराट्र बिहार में होता या माननीय रेल मंत्री जी महाराट्र से होते। मुझे लगता है कि मैं जो बोल रहा हूं, उसे वे बड़ी गंभीरता से सुन और समझ रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूं कि वर्ा 2006-07 के रेल बजट में जो 10 करोड़ रूपए का नाममात्र का प्रावधान किया गया है, कृपया इस गरीब तबके लिए, इन मजदूरों के जिले के लिए, स्वतंत्रता सेनानियों के जिले के लिए, उसे बिहार का ही एक हिस्सा समझकर बढ़ाकर 100 करोड़ रूपए किया जाए।

**श्री गणेश सिंह (सतना) :** उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट 2006-07 की चर्चा में आपने मुझे भाग लेने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। देश को आपस में जोड़कर रखने के लिए रेलवे की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है। इतने बड़े देश में रेलवे का नेट वर्क निश्चित तौर पर बहुत बड़ा है और लगातार इसमें सुधार की संभावनाएं देखी जा रही हैं। अभी तक हर रोज 1.4 करोड़ लोग रोज रेल वे से यात्रा कर रहे हैं और लगातार हर बजट में नयी गाड़ियां चलाने का ऐलान होता है, कुछ गाड़ियों के फेरे बढ़ाने का ऐलान होता है, साथ ही आमान परिवर्तन का भी ऐलान होता है, लेकिन मेरा मानना है कि जिस समान गति से रेलवे का विकास होना चाहिए, उसका ख्याल नहीं रखा जाता ै। मध्य प्रदेश एक ऐसा राज्य है, जहां से रेलवे की पूरब से चलने वाली गाड़ियां जब पश्चिम में जाती हैं, तो मध्य प्र ादेश से होकर जाती हैं और जो उत्तर से दक्षिण की ओर गाड़ियां जाती हैं, वे भी मध्य प्रदेश से होकर जाती हैं, लेकिन पिछले तीनों रेल बजटों में मध्य प्रदेश का कहीं कोई नाम नहीं है। हम लोग लगातार इस बात की चिंता कर रहे हैं कि माननीय रेल मंत्री जी देश के रेल मंत्री हैं और उनकी चिंता हर राज्य में रेलवे के विकास में बराबरहोगी लेकिन ऐसा नही हुआ। क्या हमारे राज्य से रेलवे को कम आमदनी हो रही है? मैं जिस क्षेत्र से स्वयं आता हूं, सर्वाधिक सीमेंट की लोडिंग हमारे क्षेत्र से ही होती है, लेकिन तीनों बजटों में एक भी गाड़ी आज तक हमें नहीं मिली, एक भी ओवर ब्रिज नहीं मिला, एक भी रेलवे स्टेशन की हालत नहीं सुधरी। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे का ि वकास यदि इसी रफ्तार से होगा, तो निश्चित तौर पर प्रश्न चिन्ह लगेंगे। यूपीए सरकार के रेल बजट को देखकर मुझे लगता है कि यह कुछ राज्यों में ही सीमित हो गया है। मुझे बिहार से कोई आपत्ति नहीं है, मुझे तमिलनाडु से कोई आपत्ति नहीं है। बहुत अच्छी बात है, वहां और भी मिले लेकिन और भी राज्य हैं जैसे पूर्वोत्तर के राज्य हैं जहां रेलवे का विकास वाकई में होना चाहिए। जो मध्य के राज्य हैं जहां रेलवे का विकास करने से हमारी आमदनी और बढ़ेगी। उन पर विशेा ध्यान देने का काम करना चाहिए। जो नहीं हुआ। रेल मंत्री कहते हैं कि हम दुनिया की सबसे आधुनिक रेल बनाने का काम देश की रेल को करेंगे। मैं उनके इस निर्णय का स्वागत करता हूं लेकिन ढांचागत सुधार बहुत जरूरी है। देश की रेल बहुत पुरानी है। उसमें ढांचागत सुधार जिस रफ्तार से होना चाहिए, नहीं हो रहा है। कहीं न कहीं मुझे लगता है कि यह सपना अधूरा न रह जाए। 50 हजार से अधिक रेलवे पुल 19 वीं शताब्दी के हैं। 12 हजार किलोमीटर की रेल लाइन इतनी पुरानी हो चुकी है कि उसे तत्काल बदलना चाहिए। 35 हजार कोच डिब्बे तत्काल बदलने चाहिए। वे रिटायरमैंट की स्थिति में हैं।

अभी हमारे मित्र राम कृपाल जी भााण कर रहे थे कि उनके राज्य बिहार की ट्रेनों में बहुत पुराने डिब्बे भेजे गए हैं। पता नहीं ऐसा क्यों हो रहा है? अकेले उनके क्षेत्र में नहीं, हर जगह यह स्थिति है। उन डिब्बों की हालत यह है कि जब गाड़ी चलती हैं तो वे डिब्बे हिलते हैं। कब कौन सी बड़ी दुर्घटना हो जाए, कोई ठिकाना नहीं। ढांचागत सुधार की तरफ बजट में ध्यान जाना चाहिए था। 26 परसैंट रेल लाइनें ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए शेा बची हैं जिनको द्रुत गति से करना चाहिए। इसी प्रकार 28 प्रतिशत रेल लाइनों का अभी तक मात्र विद्युतीकरण हो पाया है। ढांचागत सुधार का इतना काम हमारे पास शेा बचा है। उसकी तरफ बजट में बहुत कम ध्यान दिया गया है। मेरा क्षेत्र बहुत बड़ा है - अभी तक कटनी से लेकर इलाहाबाद के बीच न रेल लाइन का दोहरीकरण हुआ और न ही विद्युतीकरण हुआ। मानिकपुर से झासी का इतना बड़ा ट्रैक है कि आज तक रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं हो पाया है। सतना से

रीवा तक का दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं हुआ है। मैंने तीनों बजटों में लगातार मांग की फिर भी एक किलोमीटर का विद्युतीकरण और दोहरीकरण का बजट एलॉट नहीं हुआ है। ऐसा क्यों हो रहा है? रेल दुर्घटनाएं लगातार हो रही हैं। सब को पता है कि क्यों हो रही हैं? रेल यात्री कहीं सुरक्षित नहीं हैं। हमारे मंत्री जी भले ही कहें कि हम सब को मुस्कान यात्रा देंगे। उनका बहुत अच्छा सपना है। हम भी चाहते हैं कि हमारे रेल की यात्रा मुस्कान से भरी हो, सुरक्षित हो और हम अपने गन्तव्य स्थान तक ठीक से पहुंच सकें लेकिन उसके लिए जो संसाधन जुटाने चाहिए, जो सुविधाएं देने का काम करना चाहिए, उस तरफ रेल बजट में ध्यान नहीं दिया गया है।

रेल पटरियां पुरानी हैं और डेढ़ सौ किलोमीटर रफ्तार से चलने वाली गाडियों के लिए पुरानी रेल की पटरियां हैं। आपने डेढ़ सौ किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलाने का लक्ष्य निर्धारित किया है। ठीक है, दिल्ली और आगरा के बीच चला दीं लेकिन कहीं दूसरी जगह सोचेंगे कि डेढ़ सौ किलोमीटर की रफ्तार से उन पुरानी पटरियों पर रेल चलायी जाए तो, मुझे लगता है कि दुर्घटना के अलावा दूसरा काम नहीं हो सकता। मेरे क्षेत्र में दुर्घटनाएं बहुत अधिक हो रही हैं। मैंने पिछली बार भी कहा था कि खुटहा एक रेलवे स्टेशन हैं। डीएमयू में यात्री चढ़ रहे थे। अचानक एक मालगाड़ी 3-4 यात्रियों को रोंदते हुए चली गईं। 10 किलोमीटर के बाद 14-15 साल की एक लड़की की लाश मिली। ऐसा भयंकर एक्सीडैंट होने के बाद रेलवे पांच पैसे की मदद नहीं कर सका। रेलवे कहती है कि वे अपनी लापरवाही से ट्रेन के नीचे आ गए। क्या ऐसा कभी हो सकता है? डीएमयू की गाड़ी में लोग दोनों तरफ से चढ़ते और उतरते हैं। छोटा सा स्टेशन है। वहां न तो प्लेटफार्म है। ऐसी स्थिति में भी विभाग ने इसे गम्भीरता से नहीं लिया । मंत्री जी की चिन्ता हमेशा गरीबों के बारे में रहती है जो बहुत अच्छी बात है। उन्होंने पिछली बार गरीबों का बहुत ख्याल रखा। उन्होंने कहा कि सभी ट्रेनों में कुल्हड़ चलाए जाएंगे और सभी गाड़ियों की खिड़कियों में खादी के पर्दे लगेंगे। मुझे नहीं लगता कि वे कहीं लगे हैं। संसद की रेलवे कैंटीन और रेल भवन में कुल्हड़ जरूर दिखायी दे रहे हैं। मेरी तरफ के जो स्टेशन हैं, वहां एक भी जगह कुल्हड़ का पता नहीं है। मैंने एक कुम्हार भाई से पूछा कि क्या आपकी बिक्री बढ़ गई हैं? उसने कहा कि मैंने भी सपना जरूर देखा था लेकिन आज तक किसी आदमी ने मेरे पास आकर यह नहीं कहा कि कुल्हड़ की जरूरत है, ऑर्डर से इन्हें बनाने का काम करो। खादी का भी यही हाल है। हम उसी तरह से गाड़ियां और डिब्बे देख रहे हैं। एक तरफ हमारे मंत्री जी कह रहे हैं कि रेल की सब सुविधाएं निजी क्षेत्र को दे रहे हैं तब खादी और कुल्हड़ की योजना अपने आप समाप्त हो जाएगी। क्योंकि जब दूसरा आदमी ठेकेदारी के रूप में लेगा तो अपने लाभ को देखते हुए सस्ती चीजों का उपयोग करेगा...(व्यवधान) उ पाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं...(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद :** क्या पेस्ट की जगह नीम का दातुन देंगे।...(व्यवधान)

**श्री गणेश सिंह :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट को पूरी तरह असंतुलित बजट मानता हूं। इतना ही नहीं यह बजट पूरी तरह असंतोा से भी भरा हुआ है। मैंने पहली बार देखा है कि रेल बजट के समय तमाम सत्ता पक्ष और सहयोगी दल के जो लोग हैं, उन्होंने भी बहुत गुस्सा जाहिर किया। हम लोग तो प्रतिपक्ष के हैं इसलिए हमें गुस्सा जाहिर करना ही चाहिए लेकिन सहयोगी दल के लोगों ने जिस तरह से खड़े होकर असंतोा व्यक्त किया है इससे मैं मानता हूं कि यह बजट पूरी तरह असंतोा से भरा हुआ है।

मैंने मध्य प्रदेश के बारे में पहले भी कहा था और बहुत जल्दी अपनी बात को खत्म कर रहा हूं। वहां 21 नवंबर, 2005 को रेल रोको आंदोलन किया गया था। पहली बार मेरे लोकसभा संसदीय क्षेत्र के सभी स्टेशनों पर एक साथ रेल रोको आंदोलन हुआ था जिसमें 10 हजार लोगों ने भाग लिया था। यह आंदोलन इसलिए किया गया था क्योंकि इन क्षेत्रों के स्टेशनों की स्थिति अच्छी नहीं है, न तो वहां पीने के पानी का इंतजाम है और न ही वहां यात्रियों के बैठने का ठीक इंतजाम है, वहां पूरी तरह से शेड नहीं हैं। वहां पुराने जमाने के अंग्रेजों के जमाने के रेलवे स्टेशन बने हुए हैं, जिन पर आज तक दो रुपए भी खर्च नहीं हुए हैं।

**श्री लालू प्रसाद :** आप स्टेशनों के नाम बताइए।

**श्री गणेश सिंह :** उनके नाम हैं-मझगवा ं, खुटहा, सतना, जैतवारा, लगरगवां, उचेहरा, मैहर, भदनपुर, अमदरा, झुकेही, खन्ना बंजारी। ये कुछ ऐसे स्टेशन हैं जहां पर सचमुच आज भी यात्रियों के लिए पीने के पानी की व्यवस्था नहीं हो पाई है। वहां पर रोशनी की व्यवस्था नहीं हो पाई है। मैं चाहता हूं कि ऐसे स्टेशनों में सुविधाओं का विस्तार किया जाए।

इसके साथ ही कटनी से नैनी, सतना से रीवा, मानिकपुर से झांसी के विद्युतीकरण के कार्य को तत्काल कराया जाए। मानिकपुर से झांसी और मानिकपुर से नैनी का दोहरीकरण बहुत लंबे समय से पेंडिंग पड़ा हुआ है, न जाने किन कारणों से वह काम पूरा

नहीं हो पा रहा है जबकि वहां के टेंडर हो चुके हैं। मैं मांग करता हूं और मैंने माननीय मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से मिलकर भी निवेदन किया था कि चित्रकूट में लाखों आदमी आते जाते हैं क्योंकि भगवान श्री रामचन्द्र जी की यह बहुत पावन धरती रही है और वहां लोग धार्मिक आस्था लेकर जाते हैं, इसी के साथ मैहर क्षेत्र लगा हुआ है जहां मां शारदा की पवित्र पीठ है। मैंने मांग की थी कि एक डी.एम.यू. गाड़ी मैहर से चित्रकूट धाम कर्वी तक चलाकर दोनों पवित्र स्थलों को जोड़ दिया जाए जिससे यात्रियों के आने जाने के लिए सुविधाएं बढ़ जाएंगी। राजकोट एक ट्रेन है जो कटनी में छः या सात घंटे खड़ी रहती है। पूर्व के मंत्री जी ने सतना में घोाणा की थी और कहा था कि इसे चालू कर देंगे लेकिन आज तक राजकोट एक्सप्रैस सतना नहीं पहुंची है। अब कहा जा रहा है कि वाशिंग पिट नहीं है जबकि सतना का इतना रेवेन्यू देता है और वहां क्या पांच करोड़ की लागत से वाशिंग पिट नहीं बनाया जा सकता लेकिन, वह आज तक नहीं बन पाया है। इस तरह से हमारी राजकोट एक्सप्रैस की मांग यथावत उसी तरह से पड़ी हुई है, मेरी विनती है कि उसे चलाने की कृपा करें।

सतना से बम्बई के लिए एक नई ट्रेन की मांग की गई थी। जबलपुर में जोन के जी.एम. के साथ हम लोगों की बैठक थी उसमें कहा गया था कि इस बजट में निश्चित तौर पर बम्बई के लिए एक ट्रेन देंगे, लेकिन वह भी नहीं हो पाया है। रीवा से नई दिल्ली के लिए जो गाड़ी चलती है उसके समय परिवर्तन के लिए मैंने माननीय मंत्री जी से व्यक्तिगत निवेदन किया था, वह गाड़ी रात में चलती है और जहां खड़ी होती है वह बदमाशों का क्षेत्र है। वहां किसी भी दिन बड़ी दुर्घटना हो सकती है, मैं नहीं चाहता कि इससे रेलवे की बदनामी हो। हम चाहते हैं कि उसके टाइमटेबल में समय परिवर्तित कर दिया जाए, अगर वह ट्रेन सुबह दस बजे तक दिल्ली आ जाएगी तो यात्रियों की सुरक्षित यात्रा होगी और यह ट्रेन हमारे क्षेत्र के लिए सबसे उपयोगी सिद्ध होगी। साथ ही राजस्व में भी बढ़ोत्तरी हो जाएगी ।

हम लोग मैहर में बहुत लंबे समय से आर.ओ.बी. की मांग कर रहे थे। मैं निवेदन करना चाहता हूं रेलवे की क्रासिंग नेशनल हाईवे नंबर 7 से होती है बम्बई से उत्तर भारत और बिहार की तरफ जाने वाली सभी गाड़ियां वहां से जाती हैं, वहां का फाटक हर आधे घंटे में बंद हो जाता है। मैहर क्षेत्र के लोग इससे लगातार परेशान है इसलिए एक आर.ओ.बी. बनाने की मांग हम कर रहे हैं। लेकिन माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में बहुत बढ़िया घोाणा की कि यदि राज्य सरकारें अपना शेयर देंगी तो हम आर.ओ.बी. पूरी तरह से बना देंगे। मैं पूछना चाहता हूं कि वह राट्रीय राजमार्ग है और वहां से रेलवे क्रॉसिंग हो रही है, दोनों भारत सरकार के विभाग है, क्या भारत सरकार राज्य सरकार की मदद के बगैर आर.ओ.बी. बनाने का काम नहीं कर सकती है?

मेरा निवेदन है कि उसे किसी भी हालत में बना दिया जाए। मैहर और सतना के बीच में गोवराव मोड़ एक जगह है, जहां से रेलवे लाइन निकली है। वहां दोनों तरफ किसानों के खेत है, उन्हें आने-जाने में बहुत कठिनाई होती है। उन्हें करीब 20 किलोमीटर का चक्कर लगाकर खेतों में पहुंचना पड़ता है। हमने मांग की थी कि वहां रेलवे फाटक की स्थापना की जाए, जो आज तक नहीं हो पाई। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इसकी व्यवस्था करने की कृपा करें।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि मैंने अपनी कुछ मांगे लिखी हैं, उपाध्यक्ष महोदय आपकी अनुमति से मैं उन्हें सदन के पटल पर रखना चाहता हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप उन्हें सदन के पटल पर ले कर सकते हैं।

**श्री गणेश सिंह :** सर, मैं शेा भााण सदन के पटल पर रख रहा हूं। लेकिन मैं एक बात अवश्य कहना चाहता हूं कि रेलवे की सुरक्षा बहुत महत्वपूर्ण विाय है। रेलवे की सुरक्षा, यात्रियों की सुरक्षा, रेलवे का विकास और विस्तार यदि समान रूप से होगा, तभी उसें उपलब्धि माना जायेगा। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*भारतीय रेलों से प्रतिदिन लगभग 1.4 करोड़ लोग यात्रा करते हैं। हर वा कुछ नई ट्रेनें चलाई जाती हैं। कुछ के फेरे बढ़ाए जाते हैं और कुछ जगहों पर आमान परिवर्तन भी किया जाता है।

यूपीए सरकार का यह तीसरा रेल बजट है जिसमें यात्रियों की सुरक्षा तथा स्लीपर पर चलने वाले यात्रियों के लिए बुनियादी सुविधाओं का अभी भी भयंकर अभाव बना हुआ है। रेल मंत्री जी, भारतीय रेल को दुनिया की नम्बर एक की रेल बनाने में जो ढांचागत सुधार होना चाहिए वह बहुत कम है। बजट में प्रावधान भी बहुत कम है और यही कारण है कि अभी भी 50 हजार से अधिक रेल पुल उन्नीसवीं

शताब्दी के हैं। लगभग 12 हजार किलोमीटर के रेल मार्ग पुराने हैं जिनका तत्काल नवीनीकरण होना चाहिए। करीब 35 हजार कोचों एवं डिब्बों को रिटायर करने की आवश्यकता है।

अभी 26 प्रतिशत रेल लाइनों को ब्रॉडगेज में बदलना बकाया है। विद्युतीकरण मात्र 28 प्रतिशत हो पाया है। डीजल के बढ़ते दामों की चिंता तो रेल मंत्री ने जरुर की है लेकिन रेल लाइनों के कछुआ चाल में चल रहे विद्युतीकरण के कार्य को तीव्रगति से बढ़ाने की बात नहीं कर रहे हैं, ऐसा क्यों?

---

* …..*This part of thespeech was laid on the Table.

यात्रियों की सुरक्षा के बारे में आये दिन रोज बड़ी खबरें पढ़ने, सुनने तथा देखने को मिल रही हैं। दुर्घटनाओं की संख्या में भले ही कमी आयी हो लेकिन यूपीए सरकार के जमाने में घटनाएं भयानक हुई हैं। यात्री सुरक्षित यदि पहुंच रहा है तो अपनी किस्मत पर। अकेले मुम्बई लोकल ट्रेनों में 2005 में 4 हजार से अधिक लोग फिसलकर या टकराकर मर गये। मेरे क्षेत्र में खुटहा रेलवे स्टेशन में गाड़ी में चढ़ते हुए तीन यात्रियों को मालगाड़ी ने कुचल दिया, जिनकी घटनास्थल पर ही मृत्यु हो गयी और कई घायल हैं जिनके पांव तथा हाथ गायब हो गये। मजे की बात है कि एक रुपया किसी को नहीं दिया गया। रेलवे ने कह दिया कि यात्री की लापरवाही है।

फिर भी रेल मंत्री जी मुस्कान यात्रा का दावा कर रहे हैं। गरीब ही सबसे अधिक दुर्घटना का शिकार होता है, उनको मदद करने के बजाए गरीब रथ चलाकर उसके आंसू पोंछने की तैयारी की जा रही है।

महोदय, पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने कुल्हड़ और खादी के उपयोग का वचन दिया था। लगा था कि गरीबों के रोजगार में बढ़ोत्तरी होगी लेकिन दुर्भाग्य है कि संसद भवन एवं रेल भवन को छोड़कर कहीं भी न तो कुल्हड़ है और न ही कहीं खादी दिखाई दे रही है।

रेल बजट पूरी तरह से असंतुलित है तथा असंतोा से भरा हुआ है। मैं असंतुलित इसलिए कह रहा हूं कि रेल बजट का छुकाव बिहार एवं तमिलनाडु के अलावा बाकी के राज्यों में न के बराबर है। मेरे प्रदेश मध्य प्रदेश के साथ लगातार तीनों बजटों में उपेक्षा होती रही है।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वहां पश्चिम रेलवे जोन आता है। मेरे क्षेत्र से सर्वाधिक माल लदान में रेलवे को आमदनी होती है। फिर भी इस क्षेत्र की गंभीर समस्याओं की तरफ लगातार नजरअंदाज किया जाता है। विगत 21 नवम्बर को 10 हजार लोगों ने संसदीय क्षेत्र के मझगवां, खुटहा, जैतवारा, सतना, लगरगवां, उचेहरा, मैहर, मदनपुर, अमदरा, झुकेही तथा खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशनों में रेल रोको आंदोलन करके वहां की समस्याओं का ज्ञापन दिया। इसके बाद भी कोई ख्याल नहीं रखा गया।

महोदय, यह क्षेत्र अत्यंत उपेक्षाग्रस्त है। कटनी से नैनी तक, सतना से रीवा तक, मानिकपुर से झांसी तक का रेल मार्ग अभी तक लगातार मांग करने के बाद भी विद्युत्तीकरण नहीं हो पाया। सतना से रीवा, मानिकपुर से नैनी तथा झांसी तक का रेल मार्ग का दोहरीकरण नहीं हो पाया।

पवित्र नगर चित्रकूट धाम कर्वी से मैहर पवित्र स्थल तक एक नई डी.एम.ए. गाड़ी चलाये जाने की मांग को आज तक पूरा नहीं किया गया। राजकोट एक्सप्रेस को पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने सतना तक चलाये जाने की घोाणा की थी। लेकिन आज तक नहीं चलाई जा सकी। सतना से मुम्बई के लिए यात्री गाड़ी की मांग लम्बे समय से है, वह भी नहीं दी गयी। रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाड़ी सुबह 10 बजे तक दिल्ली पहुंचायी जाए। उचेहरा में जनता, महाकौशल जैतवारा में कामयनी, मझगवा में सारनाथ, खन्ना बंजारी में हा वड़ा भोपाल का स्टॉपेज दिया जाए।

रीवा से जबलपुर के लिए सुबह 7 बजे एक शटल गाड़ी चलायी जाए। रेल मंत्री जी ने आर.ओ.बी. बनाने के लिए धनराशि की कमी नहीं है ऐसा अपने भााण में कहा है। मैहर में नेशनल हाइवे पर रेल क्रॉसिंग के ऊपर ओवरब्रिज बनाये जाने की लगातार मांग की जाती रही है। लेकिन आज तक स्वीकृति नहीं दी गयी। गोवराव मोड़ पर रेलवे फाटक लगाये जाने तथा धुनवारा में नये रेलवे स्टेशन की स्थापना की जाए। कटनी से कैमोर तथा कटनी से व्यौहारी तक नई डीएमयू गाड़ी चलायी जाए। खन्ना बंजारी, मझगवां, झुकेही में एफ.ओ.बी का निर्माण कराया जाए। महाकौशल एवं रीवा नई दिल्ली यात्री गाड़ी में प्रथम श्रेणी का डिब्बा लगाया जाता था, बंद कर दिया गया है उसे पुनः चालू किया जाए। ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन कार्य सतना तथा सिंगरौली से भी प्रारम्भ किया जाए। खन्ना बंजारी, मझगवां, झुकेही, जैत वारा में एफआरओबी का निर्माण किया जाए। रीवा सतना के बीच जमुना एवं मैहर कटनी के बीच घुनवारा में नये रेलवे स्टेशन की स्थापना की जाए। *

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH (KANAKPURA): Sir, if you can permit me, I would like to seek your kind permission to speak from here.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, you can.

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH : Thank you, Sir. I would like to take this opportunity to appreciate a talented journalist, artist who has written a wonderful communicative graphic here… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do not show the paper.

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH : For the first time, an Indian Railway Minister has successfully presented a pro-people Budget. The whole country appreciates it. हम सब लोगों द्वारा राजनीति से ऊपर उठकर सोचने से और बात करने से यह पता चलता है और इसे आम जनता ने भी एप्रिशिएट किया है। यह गांवों के लोगों का बजट है। One can hate or love Laluji for his political colours. But, for the first time, in the Indian history a man has presented a Railway Budget with the profit of Rs. 11,000 crore. In my view, it is not a common thing. I come from an ordinary village. My parents have not travelled by train so far, whether you believe it or not. My village people have not even travelled by car. That is the condition of the village. I represent an area where 80 per cent of the people live in villages. Train is the common mode of transport, which connects the majority of India. For that, the Railway Minister really deserves an appreciation for his competitive and courageous Budget presentation. Even the world appreciates our Prime Minister for his honesty and efficiency. He appreciated it. Under the leadership of our capable and able Railway Minister, our Indian Railways is progressing towards the path of progress. I can understand that one of my brothers in the Opposition, when discussion started today afternoon, criticised that our rail derailed in Bihar because of our own mistakes. Nobody would have derailed us but I believe and I am very confident that with this wonderful Budget, यू.पी.ए. के साथियों से सहयोग से हमारी यही रेल ट्रैक पर वापस आयेगी। I am very confident and even my people believe that. एन.डी.ए. ने क्या किया? Those people were derailed from the Union Government. Why? It is because they have forgotten the ground realities. They have shown 'India

Shining' and 'Feel Good Factor'. That was not the reality. We learnt from their mistakes. That is why our Government has been presenting a good Budget for the last three years. We will not derail. Nobody can derail us.

Sir, let me appreciate that Laluji's magic Railway Budget can think of Garib Rath. क्या हम ऐसा सोच सकते हैं? We cannot even realise it. Villagers cannot travel by car, forget about the flight. Today, farmers and even ordinary people are getting this facility. Only a person belonging to a village can think of this pro-common people idea and this commitment. It is because of this commitment, UPA under the leadership of Madam Soniaji and our Prime Minister, our Laluji and Veluji has presented this pro-people Budget. We are so proud of this pro-farmer, pro-women, pro-youngsters and pro-common people Budget.

Sir, this point of safety of women definitely pleased me very much. As a proud father of the daughters, as a proud husband of the wife, Laluji's commitment and concern towards women is well-known. I appreciate his concern for the women. Today, women need more protection for their rights. Today, we feel that we are more safe to travel by the train. So, I would like to congratulate him for that.

Sir, it is not a small thing to introduce 55 new trains and extension of 37 trains and the Garib Rath to the poor, and declaring Service Year to satisfy and to take care of passengers. This is very much impressive. I would like to appreciate him for that. He even introduced extra bogies. If we forget about politics and then talk, can anyone imagine, in this age of inflation, he has not raised the fares whether it is the goods train. It is because today we cannot depend on any other mode of transport. मैं कामन, मिडल क्लास और लोअर क्लास के बारे में बात कर रही हूं। So, he has really done it. Let us appreciate him, rising above the party lines. He needs a deserving appreciation. मेरी दो डिमांड हैं। Not only I appreciate that he belongs to a village but today, with modernisation, he has introduced e-ticketing. Nobody knew it. It is because when Laluji became Railway Minister, everybody thought that he would fail terribly in his portfolio.

But today he has won the hearts of the people from all walks of life whether they belong to administration or whether they belong to the IT field, by doing modernisation of Railways with a *Swadeshi* touch. पहले दूध और लस्सी को इंट्रोड्यूस किया है। मैं साउथ इंडिया, कर्नाटक से आती हूं, मेरी एक मांग है कि हमारा जो ट्रेडिशनल फूड होता है, उसे रागी मुद्दे कहते हैं, आप उसे भी इंट्रोड्यूस कीजिए, इससे आपको बहुत पापुलेरिटी मिलेगी।

Sir, Kashi is the temple city and the Capital of our State Bangalore is the garden city. Today many people like to travel to Kashi from Bangalore. So, I demand Laluji to introduce a weekly train from Bangalore to Kashi. Then, right from his first Railway Budget, I have been demanding a new survey to be done to link Bangalore city to Mettupalayam via Kanakapura and Chamrajnagar. Out of 13 points in that route, 8 points are coming under my constituency and they are Nayandahalli, Gnana Bharathi, Agara, Harohalli, Kanakapura, Sathanur, Halaguru, Malavalli. 13 प्वाइंट आते है, उन 13 प्वाइंट्स में आठ प्वाइंट मेरे कांस्टीट्यूएंसी में जाते हैं। मेरी एक ही मांग है, आपसे मेरी विनती है कि इस नयी लाईन के लिए आप कुछ करिए। I led a delegation to the hon. Railway Minister along with the Chief Minister of Karnataka and Laluji promised to do it in front of the bureaucrats, but I do not know what happened to that. I am not going to leave this. I may be representing the Ruling Party, but when it comes to development, I am not going to compromise on this line. So, the bureaucrats should adhere to the commitment. Otherwise, politicians will get bad name. The people have voted us with a lot of hope. If we fulfil the commitment

made to our people regarding developmental programmes, irrespective of our party, every parliamentarian will get good name and this temple of democracy will also earn good name.

I would like to sincerely thank the Chair for giving me this opportunity and conclude my small speech.

**श्री टेक लाल महतो (गिरिडीह)** : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह रेल बजट सचमुच में एक ऐतिहासिक बजट है। गरीबों, दीनहीनों और िवकलांगों के लिए यह बहुत अच्छा बजट है। मैंने जब से होश संभाला है तब से ऐसा रेल बजट मैंने कभी नहीं देखा था, न सुना था और न ही पढ़ा था। सबसे बड़ी उपलब्धि यह है कि अगर हम सैकिंड क्लास का टिकट कटाते हैं और फर्स्ट क्लास में जगह मिल जाती है तो फर्स्ट क्लास में भी हमें चढ़ने की जगह मिलेगी। इससे ज्यादा सुविधा क्या हो सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे झारखंड में पारसनाथ एक जगह है, जिसके बारे में माननीय रेल मंत्री जी को अच्छी तरह से जानकारी है। वहां जैनियों का बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है। वहां देश और विदेश से जैनी लोग आते हैं और हमारे एक मंत्री जी भी वहां गए थे ।

**20.00 hrs**

मैं चाहूंगा कि जो राजधानी एक्सप्रेस सूट करे, राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव वहां दिया जाये। हमारा गोमो जं. है जहां ओवरब्रिज न रहने से आवागमन में काफी असुविधा होती है...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय** : अगर हाउस की अनुमति हो तो हाउस का समय 9 बजे तक बढ़ाया जाता है।

**कई माननीय सदस्य** : ठीक है।

**श्री लालू प्रसाद** : आज 9 बजे तक बैठते हैं, कल 11 बजे तक बैठेंगे।

**श्री टेक लाल महतो** : उपाध्यक्ष जी, मैं कह रहा था कि गोमो जं. हावड़ा-दिल्ली और भुवनेश्वर-दिल्ली लाइन पर है, लेकिन वहां राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है। मेरा निवेदन है कि वहां भी स्टापेज दिया जाये। वहां ओवरब्रिज नहीं रहने से लोगों को बहुत दिक्कत आती है। स्टेट गवर्नमेंट अपना शेयर देने के लिये तैयार है। पिछली बार हाजीपुर के जनरल मैनेजर वहां गये थे। मैंने यही प्रस्ताव उनके सामने रखा था जिसे स्वीकार कर लिया गया था। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि गोमो स्टेशन पर शीघ्र ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया से दिल्ली के लिये महाबोधि एक्सप्रेस चलती है, जो वहां 3-4 घंटे खड़ी रहती है। मेरा आग्रह है कि इसे धनबाद तक बढ़ाकर, वहां से वापस चलाया जाये। धनबाद एक बड़ी औद्योगिक नगरी है। देश भर के मजदूर वहां कोलियरी में काम करने के लिए आते हैं। इसलिये महाबोधि एक्सप्रैस को धनबाद तक चलाया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, धनबाद में भोपाल और बिलासपुर से काफी लोग आते हैं। उन लोगों के लिये कोई सीधी गाड़ी नहीं होने से दिक्कत का सामना करना पड़ता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि गोमो होते हुये एक गाड़ी बिलासपुर, वाया बेरमो, बोकारो थर्मल होकर चलाई जाये। मेरे गिरिडीह संसदीय क्षेत्र में बीस रोलिंग मिल्स हैं। उसकी साइड में 125 किलोमीटर दूर भागा पड़ता है, जहां से कच्चा माल आता है और यहीं से बना हुआ माल वापस भागा जाता है। इससे जहां किराये में बढ़ोत्तरी होती है, वहीं माल का दाम बढ़ जाता है। हम चाहते हैं कि गिरिडीह में ही एक रेलवे साइडिंग का निर्माण कराया जाये ताकि कोयला वहां मिल सके और पक्का माल बनकर बाहर जा सके। इससे दामों में कमी आयेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, हज़ारीबाग गांव के लोगों ने ट्रेन देखी है किन्तु शहर के लोगों ने ट्रेन नहीं देखी। कोडरमा से हजारीबाग को जोड़ा जा रहा है। इसके लिये घोाणा जरूर हुई है, काम चल रहा है लेकिन बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इस बार जो पैसा मिला है, वह बहुत ही कम है। मैंने पिछली बार यह सवाल उठाया था, तो बताया गया था कि 2007 में इसे चालू कर दिया जायेगा, लेकिन इस

बार जो राशि दी गई है, वह बहुत ही नगण्य है। लगता है कि 10-15 साल में भी यह काम पूरा नहीं होगा। इसलिये मेरा आग्रह है कि यह राशि बढ़ाकर इस काम को शीघ्र पूरा किया जाये। इसी तरह कोडरमा से गिरिडीह के लिये रेलवे लाइन` का काम चल रहा है। यह काम धीमी गति से चल रहा है, जो बहुत ही चिन्ता की बात है। झारखंड में दुमका राज्य की उप-राजधानी है। हम लोग यहां आदिवासी हरिजनों की बराबर चर्चा करते रहते हैं। यह आदिवासी बाहुल्य इलाका है। हमारे कोयला मंत्री उस निर्वाचन क्षेत्र से 1980 से जीतकर आते रहे हैं, लेकिन दुमका शहर में ट्रेन आज तक नहीं पहुंच पायी है। जो पैसा दिया गया है, वह बहुत ही कम है। मेरा अनुरोध है कि दुमका को रेल द्वारा अन्य जगहों से जोड़ने का काम किया जाये। राज्य सरकार ने इस कार्य के लिये तीन करोड़ रुपये देने की घोाणा की है, लेकिन वह राशि भी नहीं मिली है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि और राशि देकर दुमका, जो झारखंड की उप-राजधानी है, उसे ट्रेन से जोड़ने का कट करें।

उपाध्यक्ष महोदय, धनबाद एक बहुत बड़ा जंक्शन है जहां हावड़ा, स्यालदाह और कोलकाता से चलने वाली सभी गाड़ियां रुकती हैं लेकिन इस स्टेशन का ठीक से विकास नहीं हो पाया है। धनबाद जैसे शहर को देश का सबसे बड़ा औद्योगिक जिला कहा जाए तो गलत नहीं होगा। यहां रेल से लगातार यात्रियों का आना जाना लगा रहता है। हम चाहते हैं कि धनबाद स्टेशन का सौन्दर्यीकरण किया जाए।

अंत में मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस रेल बजट में कोई यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है जिससे गरीब लाभान्वित होंगे। बहुत सी अन्य रियायतें भी इस बजट में दी गई हैं। खान-पान में थोड़ा सुधार करने की आवश्यकता है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI P. MOHAN (MADURAI): Sir, while welcoming the people-friendly measures of the hon. Railway Minister like 'No Fare Hike, Higher Class Upgradation At No Extra Cost, Bringing Down AC Class Fare, and 50 per cent Concession to Farmers and Milk Producers', I would like to draw the attention of the hon. Minister to certain demands that remain as a far cry.

Hon. Railway Minister has announced that electrification work will be taken up this year between Villupuram and Tiruchirappalli. I would like to urge upon the Minister to go in for electrification beyond Tiruchirappalli up to Kanyakumari.

Doubling of track has been announced and is to be taken up between Madurai and Dindigul with an allocation of Rs.30 crore. I request the Minister to announce and take up this year itself the doubling work between Villupuram and Dindigul.

Doubling work may also be taken up between Madurai and Kanyakumari. This will help augmenting rail service between Chennai and Kanyakumari helping the public from both Tamil Nadu and Kerala.

Already Madurai-Tuticorin doubling survey work is on and is to be completed in March. In view of the commencement of 8$^{th}$ Bay operation in Tuticorin and Sethu Samudram Project and in view of the increased goods traffic, Madurai-Tuticorin doubling may be taken up. A new railway line between Madurai and Tuticorin via Aruppukkottai may be laid.

Already Dindigul-Sabarimala survey is going on. It may be taken up in this year itself. A new line from Bodinaickanur (Tamil Nadu) to Kottayam (Kerala) may also be taken up this year itself.

---

* The speech was laid on the Table.

Madurai, the famous tourism and pilgrimage heritage city, must have the much publicised Rail Yatri Niwas at the earliest for which foundation stone had been laid as early as in 1998. I extend my support to this Budget.

With this, I conclude.

SHRI M. SHIVANNA (CHAMRAJANAGAR): Mr. Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget 2006-2007. Hon. Minister shri Laluji and his colleagues have done their home work very well. Shri Laluji has take care to present a pro-poor, pro-women, and pro-middle-class Railway Budget for the year 2006-2007. In fact Hon. Minister has set a new trend and it is a new record to present a Railway Budget without increase in the passenger fare for three consecutive years. Hence the Hon. Ministers deserve all commendations. I thank and congratulate Shri Laluji and his colleagues for this achievement.

Sir, there is a proverb in Kannada, “Mr. Gowda to which village do you belong? The answer is , the price of this blanket is forty rupees”.

Similarly we have requested for some important Railway projects whereas the Minister has given us some other new Railway lines. We, the members of parliament along with our Hon. Chief Minister Shri H.D. Kumara Swamy met Shri Laluji and appraised him of the urgency of completing certain long pending Railway projects. In fact, he assured us in this regard. But, so far no action has been taken and the Budget does not reflect any such assurance.

First of all I would like to deal with the problem of my constituency, Chamaraganagar, Karnataka. The gauge conversion work between Mysore and Chamaraganagar is going on well. An amount of Rs. 45/- has been allocated in this Budget. Hence I am hopeful that this work would be completed within a period of one year. But unfortunately the construction work of the Railway line between Chamaraganagar and Mettupalyam has not yet started. Shockingly, the Minister has not given a single paise to this long

pending project in Karnataka. Hon. Minister Shri Velu visited my constituency and other border towns in that area a couple of months ago. While speaking in a function he announced the

---

* English translation of the speech originally delivered in Kannada.

sanction of Re. 1 crore for conducting survey of this route. We along with the people of my constituency were dreaming that sufficient funds would be allocated for the construction work of this very important Railway line. After seeing this Budget it appears that this project has been kept in the cold storage. I am sure that the people of my constituency will start agitations like "RAIL ROKO" and DELHI-CHALO etc. Therefore, my humble request to the Hon. Minister is to sanction at least 100 crores for this project during this year 2006-2007

"Cigarette is a tube of tobacco with fire at one end and a fool at the other end" Said Bernard Shah. The Union Government and the State Governments are also trying their best to ban smoking in public places. Laluji tried this experiment in Railways and succeeded in banning smoking. I am greatful to Laluji for this.

In fact, he is the first Railway Minister to give a big boost to the use of indegenious products including buttermilk, food, cotton materials etc. The consumption of Campa cola, Cococola and other soft drinks in the Railway stations has been reduced drastically. My humble request to Shri Laluji is to introduce and encourage the consumption of Ragi malt and trader coconut water which are very good for health. In fact, Ragi malt acts as a medicine to diabetics patients.

Persons who have lost their limbs or other parts of the body will get concession (50%) ticket to go to various places for their medical treatment. Similarly physically challenged persons also get 75% concession. But, unfortunately they have to travel only in some ordinary passenger trains., This is really strange. When you are giving some concession give it with an open heart. I request the Ministry to change its attitude in this regard. All the trains including Rajdhani Exp, Shatabdi Exp, etc. should allow the above mentioned persons to travel with their concessional tickets.

Our Chief Minister Shri Kumar Swamy has hailed the Railway Budget. He said that it is the common man's Budget. I join him to appreciate the achievements of the Hon. Railway Minister.

**But the most shocking thing is**

"KELIDDU KOTI

KOTTIDDU BHIKSHE"

We had asked for several thousand crores of rupees and the amount allocated in the Budget is very meagre and most disappointing. The required amount is Rs. 3363 crores and the sanctioned amount is Rs. 202 crores only. This has to be rectified and remedied immediately. The proposed Bangalore-satyamangala Railway line is only 260 K.M. The required amount for construction of this line is Rs. 901.62 crores. Only one lakh rupees has been allocated in this Budget. Similarly, there is inordinate delay in completing the gauge conversion of Mangalore-Hassan route. Shri. Laluji has successfully saved Rs. 11,000 crores. He has introduced an innovative "Dynamic Fare" system for the first time in the history of Indian Railways

**20.13 hrs** (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

Everyday accidents are taking place in Bangalore city. Roads are very narrow and congested. Traffic in the city is in a mess and the I.T. companies are preparing to run away from Bangalora city. The Centre has successfully introduced Metro Railway in Delhi. Why don't they start construction work of Bangalore Metro which is penaing for the last two decades. Our Chief Minister Shri. H.D.Kamara Swamy has made a special request to the Railway Minister to start the Metro Railway work without any further delay. He travelled in Delhi Metro along with his collegues and family. He has expressed his supreme satisfaction about the functioning of Delhi Metro. In this regard I would like to caution the Hon. Minister that checking the passengers by the police at the entrance is not at all satisfactory. Mishaps con take place at any time. Hence he has to take immediate corrective measures in this regard. Five eminent politicians from Karnataka became Railway Ministers at the Centre. Now, the Centre should take up the construction work of Bangalore Metro and any delay in this matter can not be tolerated … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. We cannot sit here for long.

SHRI M. SHIVANNA : Okay, Sir.… (*Interruptions*)

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH : Mr. Chairman, Sir, the hon. Member is misleading the House. The Metro Project was delayed not because of the Congress Government. At that time in Karnataka, JD (S) and Congress were the coalition partners. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Madam, you had your chance. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

SHRI M. SHIVANNA : Madam, I am not telling like that. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN : Shrimati Bhavana Gawali.

… (*Interruptions*)

SHRI M. SHIVANNA : I do not want any more explanation. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Shrimati Bhavana Gawali.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Now, you must realize that this is the House and there is a Chairman in the Chair. You must address here and not her.

SHRI M. SHIVANNA : She is interfering in my speech.

MR. CHAIRMAN: This is the House. Do not address her. Now, you please sit down.

Now, Shrimati Bhavana Gawali, you can continue.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

---

* Not Recorded.

MR. CHAIRMAN: It is not a verbal duel between you two. This is the House.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, nothing will go on record. You please take your seat.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No word will be recorded.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Shrimati Bhavana Gawali, you can continue. You can speak.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Please excuse him. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Whatever you have to say, you give it in writing. You can lay it on the Table. Why do you waste the time of the House? Whatever you have to say, you can give it in writing. It will go on record. Do not misuse the time of the House.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No.

Shrimati Bhavana Gawali, are you speaking?

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: We are here after eight o' clock. There is some difficulty. You do not realise this.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI PRIYARANJAN DASMUNSI): Sir, you give him two minutes' time to complete. Let him conclude in two minutes' time.

MR. CHAIRMAN: No. On any account, I will not allow him.

Shrimati Bhavana Gawali, you continue. Once decided, there is no going back.

… (*Interruptions*)

---

* Not Recorded.

MR. CHAIRMAN: No, please take your seat.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA): Please allow him two minutes' time.

MR. CHAIRMAN: Please be seated.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I will not succumb to pressure.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: When the Chair is on his legs, you take your seat first. Please be seated. I shall call you. Do not do this in future. You can speak for one minute. This is given as an exceptional case.

SHRI M. SHIVANNA : Thank you.

MR. CHAIRMAN: You conclude within one minute.

* SHRI M. SHIVANNA : Sir, I did not interfere when other Hon. Members were speaking. I expect the Hon. Lady member to reciprocate the same restraint when I am speaking on the floor of the House. There are two routes between Bangalore and Mettupalyam. One is via Kanakapura, Malavalli, Kollegal and Satyamangala. The other route is via Kankapura, Malavalli, Bannur, Tirumakudla Narasipura, Chamarajanagara, and Satyamangala. The Centre may kindly take up any one of the above routes. In fact, Shri. H.D. Deve Gowda, the former Prime Minister of India had ordered for a survey. Now, the Centre should allocate more funds and start the work very soon.

Sir, another very important and long pending Railway line is the one between Mysore and Nelambur via Nanjangud, Gundlu pet Talachery. This will connect Karnataka and Kerala. Business between the two States will improve to a

---

*English translation of the speech originally delivered in Kannada..

large extent and it will be very convenient to the devotees visiting Chamundeshwari Temple and other religious places in and around Mysore.

Sir, Mysore is the southern Kashi. It is one of the most beautiful cities in the word. Brindavan garden is attracting tourists from all over the world. This city is connected to the capital city of Karnataka, Bangalore. It is strange but true. We have only a single track between Mysore and the Silicon city even after 58 years of our Independence. Some work of doubling has been done between Bangalore and Ramanagaram. Rest of the route i.e. from Ramanagaram to Mysore should be doubled on war footing basis. If is also very essential to electrify this Railway line between Bangalore and Mysore which is again pending for the last twenty years.

Sir, I urge upon the Hon. Railway Minister through you to release at least Rs. 2000 crores for taking up all pending Railway works in Karnataka during 2006-2007. Once again I thank you and with those words I conclude my speech.

**श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (वाशिम) :** महोदय, मैं रेल बजट पर चल रही बहस में भाग लेने के लिए खड़ी हुई हूं और अपने क्षेत्र के बारे में कुछ निवेदन करना चाहती हूं। रेल मंत्री जी ने बजट में किसानों और दुग्ध उत्पादकों को भाड़े में पचास प्रतिशत तक की छूट दी है, अपंग व्यक्तियों और उनके साथ यात्रा करने वाले को भी 50 प्रतिशत की छूट दी गई है और सामान्य व्यक्तियों के लिए गरीब रेल रथ शुरू करने की बात कही गयी है, विशेाकर महिलाओं के लिए विशेा सुरक्षा पथिक की घोाणा भी की गयी है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि विगत चालीस वर्ाों में महाराट्र में बहुत ही कम रेलवे लाइन की लम्बाई बढ़ी है। वर्ा 1960 से 61 तक महाराट्र में कुल रेलवे

लाइन की लम्बाई 5056 किलोमीटर थी, तब से आज तक उसमें केवल 8.7 प्रतिशत की ही बढ़ोतरी हुई है, जो बहुत ही कम है। इससे महाराट्र के सांसद बिलकुल खुश नहीं हैं। महाराट्र ऐसा प्रदेश है, जहां न केवल सबसे अधिक लोकल ट्रेन्स चलती हैं बल्कि वहां से बड़ी मात्रा में रिवेन्यू रेलवे मंत्रालय को मिलता है। जितना रेवेन्यू महाराट्र से मिलता है, यदि उस अनुपात में देखें तो महाराट्र को कुछ नहीं मिला है। जो योजनाएं हमारे यहां चल रही हैं, उन योजनाओं के लिए केवल 15, 20, 25 या 26 करोड़ रूपये का प्रोविज़न किया गया है। मेरे क्षेत्र में पूर्णा-अकोला रेलवे लाइन को मीटरगैज से ब्राडगैज में परिवर्तन करने के लिए 1999-2001 में निर्णय हुआ था, लेकिन तब से लेकर आज तक केवल 70 करोड़ रूपये ही इस योजना के लिए दिए गए हैं। यह बात मैंने पिछले रेलवे बजट में भी कही थी कि जो योजनाएं सरकार अपने हाथ में लेती है, उन्हें अधिक से अधिक पांच साल में खत्म करना चाहिए। अगर योजनाएं पांच साल में खत्म नहीं होती हैं, तो रेलवे मंत्रालय का खर्चा बढ़ता जाता है। पूर्णा-खण्डवा रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए 151 करोड़ रूपये की जरूरत है। यदि यह रेलवे लाइन पूरी हो जाती ,है तो 2008 में नांदेड़ में जो सिख भाइयों का त्रिशताब्दी महोत्सव होने जा रहा है, इससे वहां जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी ।मुझे पूरा विश्वास है कि सन् 2008 तक लालू जी इस रेलवे लाइन के लिए प्रोविजन कर देंगे। इसके साथ ही मै यह भी कहना चाहूंगी कि पूर्णा-खंडवा लाइन जो मेरे डिस्ट्रिक्ट से होकर जाती है और मेरा डिस्ट्रिक्ट बने 4-5 साल हुए हैं। मेरे डिस्ट्रिक्ट से लगा हुआ हिंगोली है, जहां से श्रीमती सूर्यकांता पाटिल आती हैं। उनका और मेरा डिस्ट्रिक्ट साथ-साथ है और यह डिस्ट्रिक्ट की घोाणा हुए पांच साल हुए हैं लेकिन जो विकास होना चाहिए, वह अभी तक नहीं हुआ है। अगर इस रेल लाइन का काम जल्दी होगा तो बहुत से युवाओं को रोजगार उपलब्ध होगा। जो किसान अच्छी फसल होने के बाद भी उसे बेचने नहीं जा पाते, अगर वे मालगाड़ी में अपना माल लेकर जाएंगे तो उन्हें उसके अच्छे दाम मिलेंगे। इससे उद्योग भी बढ़ेंगे। मेरी आपसे विनती है कि वह रेलवे मार्ग, जो कछुए की गति से चल रहा है, उसे खरगोश की गति से चलाना है। मुझे विश्वास है कि खरगोश बीच में नहीं सोएगा। आप मंत्री रहते हुए हमें उसके लिए फंड ऐलॉट करवा दीजिए।

आपने रेलवे में महिलाओं को संरक्षण दिया है, यह बहुत अच्छी बात है और इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं। महिलाएं जब ट्रेन में सफर करती हैं तो उन्हें बहुत सी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, उन पर अत्याचार के बहुत से किस्से सुनने में आते हैं। मुम्बई की लोकल ट्रेनों में भी इस तरह के बहुत से मामले हुए हैं।...(व्यवधान) लेकिन आपने हाउस में रहने वाली महिलाओं को कोई संरक्षण नहीं दिया है। आपको हमें भी संरक्षण देना चाहिए। हमने जितने फंड की मांग की है, उतना फंड हमें देंगे, यह संरक्षण हमें आपकी तरफ से चाहिए। महिलाओं के प्रति आपका रवैया बहुत अच्छा है, महिलाओं के प्रति आपका आदर है, इसीलिए श्रीमती राबड़ी देवी बिहार की मुख्य मंत्री थीं और यहां श्रीमती कांति सिंह मंत्री हैं। मैं समझती हूं कि आप हमें नैग्लैक्ट नहीं करेंगे और पूर्णा-खंडवा रेलवे लाइन पर ज्यादा ध्यान देंगे। यदि यह मार्ग सन् 2008 तक पूरा हो जाता है तो लोगों को नान्देड़ जाने में सुविधा होगी।

पुसद-उमरखेड़-वर्धा-यवतमाल के लिए रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हुआ था। उसके बारे में क्या हुआ, यह अभी तक पता नहीं चला है। मंत्री जी कृपया करके उस पर ध्यान दें।

रेलवे में जो भर्ती होती है, हमने 10-15 दिन पहले टीवी में देखा और अखबारों में भी पढ़ा था कि वहां काफी अफरा-तफरी होती है। ऐसे मामलों को समाप्त करने के लिए ठोस कदम उठाने की जरूरत है। जिस राज्य में भर्ती होती है, उस राज्य के युवाओं को ज्यादा प्राधान्य देने की जरूरत है। ऐसा न हो कि ब्यूरोक्रेट्स और कुछ लोग मिलकर उसमें अफरा-तफरी करें। इसके लिए भी कदम उठाने की जरूरत है।

मैं बहुत उम्मीद के साथ लालू जी से मांग कर रही हूं और मुझे विश्वास है कि लालू जी हमारी मांग पूरी करेंगे।

मैं ज्यादा समय न लेते हुए इसी के साथ आपको धन्यवाद देती हूं।

MR. CHAIRMAN : Now Shri Srichand Kriplani will speak. You will get only five minutes to speak.

Now, all the Members of the House will get five minutes each. The time of all the parties is over.

**श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) :** सभापति महोदय, मैं काफी समय से अपने पूर्ववक्ताओं की बातें सुन रहा हूं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: In the meanwhile, those hon. Members who want to lay their speeches may give their speeches in writing.

**श्री श्रीचन्द कृपलानी** : अनेक माननीय सदस्यों ने रेल बजट पर अपने-अपने विचार रखते हुए कहा है कि लालू प्रसाद जी ने अच्छा रेल बजट रखा है, संतोाजनक रखा है, किसी ने इस रेल बजट की बुराई भी की है लेकिन मैं निश्चित रूप से कहूंगा कि यह संतोाजनक बजट है। यहां पर श्री राम कृपाल यादव जी बैठे हुए हैं, सुश्री तेजस्विनी जी भी बैठी हुई हैं। अभी शाइन इंडिया की बात हो रही थी। तेजस्विनी जी, मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि एनडीए के पिछले छः साल के राज में इस देश में बहुत विकास हुआ, बड़ी-बड़ी सड़कें बनीं, टेलीफोन की सुविधा गांव-गांव तक पहुंची, देश की अर्थव्यवस्था मजबूत हुई, इसीलिए लालू प्रसाद जी अच्छा रेल बजट प्रस्तुत कर पाये। एनडीए सरकार के पांच-छः सालों में बहुत उद्योग-धंधे डेवलप हुए, विकास के कार्य हुए। ...(व्यवधान) वह बात सही है लेकिन यह तो आंकड़े ही बतायेंगे। सारे आंकड़े हमारे सामने हैं। मैं इतना जरूर कहूंगा कि रेल बजट अच्छा था, जैसे आप लोग तारीफ कर रहे हैं, मैं पूछना चाहता हूं कि जब रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद अपना रेल बजट पेश कर रहे थे, तब वामपंथी लोग क्यों चिल्ला रहे थे? वे तो आपके सहयोगी दल हैं। हमने फिर भी इस बजट को संतोाजनक माना है। रेल मंत्री जी मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने का प्रयास किया है, लेकिन राजस्थान की इसमें बहुत अधिक उपेक्षा हुई है। ...(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद** : राजस्थान में काफी काम हुआ है।

**श्री श्रीचन्द कृपलानी** : हमारे क्षेत्र हढ़ौती और मेवाड़ की उपेक्षा हुई है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जब आप वहां ब्राडगेज कन्वर्जेन के कार्यक्रम में आये थे, तब मैं भी वहां था। आपने हमारे यहां से ब्राडगेज रेल लाइन प्रारंभ की थी। अगर पर्यटन की दृटि से देखें, तो राजस्थान हिन्दुस्तान में ही नहीं बल्कि पूरे विश्व में नम्बर वन पर है। अगर हम चित्तौड़गढ़ जिले की बात करें, तो महाराणा प्रताप का इतिहास आपसे या किसी से छिपा हुआ नही है, पन्ना धाय का इतिहास किसी से छिपा हुआ नहीं है, मीरा की भक्ति किसी से छिपी हुई नहीं है, पद्मिनी का जौहर किसी से छिपा हुआ नहीं है। इन स्थानों पर पूरे विश्व से टूरिस्ट आते हैं, इसलिए यहां आने जाने के लिए अच्छी ट्रेनें चलानी चाहिए और हमारी ब्राडगेज लाइन कम्पलीट होनी चाहिए। आपने देखा होगा कि बड़ीसादरी क्षेत्र है, जो झाला मन्ना की धरती कही जाती है। वहां से नीमच वाया छोटीसादरी होकर रेलवे लाइन की हम डिमांड करते रहे हैं। एनडीए सरकार के राज में इसका सर्वे भी कराया गया था, लेकिन आज तक वह डिमांड पूरी नहीं हुई।

आपने रेल बजट में चित्तौड़ से अजमेर और नीमच से रतलाम को वर्ा 2007 तक पूरा करने की बात की है। आप इसे वर्ा 2007 तक अवश्य पूरा करा देंगे, लेकिन हमारी भी अधिकारियों से बातचीत होती रही है। हमें पता चला है कि दोनों ब्राडगेजों में करीब-करीब कार्य पूरा हो चुका है - केबिन बन चुके हैं, ब्रिज बन गये हैं और अब सिर्फ पटरियों बिछाने का काम बाकी है। यदि आप इस बारे में निर्देश देंगे तो मै समझता हूं कि यह कार्य तीन-चार महीने में पूरा हो सकता है।

चित्तौड़, अजमेर और नीमच से रतलाम लाइन का कार्य पूरा हो जाने पर दिल्ली से मुम्बई डायरेक्ट कनेक्शन कर देंगे, तो इससे लोगों को अजमेर आने में सुविधा मिलेगा। मैं समझता हूं कि आप निश्चित रूप से इस सुझाव पर विचार करेंगे। रामगंज मंडी गोपाल के बारे में भी मैं निवेदन करना चाहता हूं। रामगंज मंडी से गोपाल रेलवे लाइन स्वीकृत है लेकिन इस बजट में बहुत कम पैसा दिया है। मेरा निवेदन है कि इस सुझाव पर विचार करते हुए आप इस कार्य को तुरंत करायें। चूंकि रामगंज मंडी से कोटा स्टोन मिलता है जो विश्व का माना हुआ पत्थर है। हमारे यहां से पूरे विश्व में कोटा स्टोन निकलता है। रामगंज में धनिया की बहुत बड़ी मंडी है। अगर यह लाइन कम्पलीट हो जाती है, तो इससे उद्योग जगत को बहुत फायदा मिलेगा और वहां पर रहने वाले लाखों लोगों को, मजदूरों को, जो कोटा स्टोन निकालते हैं, सबको फायदा मिलेगा। मुझे विश्वास है कि आप इस सुझाव पर विचार करेंगे।

मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि मेवाड़ के क्षेत्र में बांसवाड़ा, डुंगरपुर, सलूम्बर बहुत बडा आदिवासी इलाका है । उस पूरे आदिवासी इलाके में कहीं भी रेलवे पटरी नाम की कोई चीज नहीं है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि नीमवाड़ा क्षेत्र, छोटी सादड़ी, प्रतापगढ़, प्रतापगढ़ से ढूंगरपुर-वासौड़ा होकर वलसार होकर रेलवे लाइन मुम्बई तक के लिए निकालें तो पूरा आदिवासी क्षेत्र उससे जुड़ जाएगा। जिन एससीएसटी, आदिवासी, पिछड़े, गरीब और दलित लोगों की बात आप अपने भाण में किया करते हैं, यदि वास्तव में आप उन्हें राहत देना चाहते हैं तो यह रेलवे लाइन यदि पूरी होती है और आपसे लोगों को उम्मीद भी है, हमें भी आपसे उम्मीद है, उसके बारे में निश्चित रूप से आप विचार करेंगे। उसी तरह से बड़ी सादड़ी से मावली मीटर गेज जा रही है, उसे भी हम बढ़ाकर मारवाड़ तक ब्राडगेज बनाकर पहुंचाएं तो उससे लोगों को बहुत मिलेगी। इस तरह से मैं नीमबाड़ी और रामगंज मंडी जो दो बहुत बड़े सब-डिवीजन हैं और हमारा

सीमेंट फैक्टरी का बहुत बड़ा इलाका लगता है, तीन-तीन सीमेंट फैक्टरीज हमारे आसपास के इलाके में हैं, वहां कम्प्यूटर की सुविधा नहीं है। मेरा आपसे निवेदन है कि निम्बाहेड़ा, रामगंज मंडी और भीलवाड़ा में दोनों में कम्प्यूटराइज करा देंगे तो लोगों को बहुत राहत मिलेगी।

सभापति महोदय, मुझे तो नयी ट्रेन्स और रेलवे लाइन के बारे में बहुत लम्बी-चौड़ी बातें करनी है, लेकिन सभापति महोदय ने कहा कि समय बहुत कम है, मैं लालू जी आपसे इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि कुछ ट्रेन्स ऐसी हैं जो बहुत कम खर्चे में, जैसे अभी ब्राडगेज नीमच से आपने उदयपुर से दिल्ली की ओर जयपुर की गाड़ी चलानी आरम्भ की है। उसी तरह से नीमच से वाया कोटा होकर देहरादून के लिए लिंक एक्सप्रैस जुड़ी हुई है। वह मांग उदयपुर के लोगों की भी रहती है। उसकी यदि दो गाड़ियां बन जाएं कि जो देहरादून एक्सप्रैस आपकी कोटा से लिंक एक्सप्रैस बनकर नीमच जाती है और वह उदयपुर आए और दो लिंक एक्सप्रैस बन जाए तो हरिद्वार तक के लिए सीधा मिल जाएगी। उदयपुर-चित्तौड़ और नीमच के लिए वह ट्रेन सीधा नहीं मिलेगी लेकिन उदयपुर के क्षेत्र के लिए मावली तथा चित्तौड़गढ़ के लोगों को भी सीधी सुविधा मिल जाएगी। निश्चित रूप से इसके बारे में आप विचार करेंगे। आपने भी रेल बजट में हमारे यहां के लिए आपने एक ट्रेन की घोाणा की है, जो जबलपुर से कोटा ट्रेन आ रही है, उसे आपने जयपुर तक बढ़ाया है। मेरा रेल मंत्री जी से नि वेदन है कि हमारे जितने भी लोग हैं, उन्होंने हमेशा इस बात की डिमांड की है कि जो जबलपुर की ट्रेन कोटा तक है, उसे उदयपुर तक बढ़ाया जाए। वैसे जयपुर तक बढ़ गई है और जयुपर से बहुत गाड़ियां हैं। उदयपुर से हम इसलिए मांग कर रहे हैं क्योंकि चित्तौड़ में मार्बल की बहुत बड़ी मंडी है। मार्बल की बहुत बड़ी मंडी उदयपुर में है। जबलपुर-कटनी सारा इलाका मार्बल का है लेकिन सारे व्यापारी वहां से होकर जाते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि उस गाड़ी को जयपुर की बजाए, क्योंकि जयपुर जाती है, कोई बात नहीं है लेकिन उदयपुर तक इसको लिंक एक्सप्रैस बना दें तो यह जबलपुर की ट्रेन से आकर जुड़ जाए। इससे मार्बल के लोगों को बहुत बड़ी राहत मिलेगी क्योंकि मार्बल के धंधे से लाखों, करोड़ों लोग जुड़े हुए हैं। एक मेरा आपसे यह भी निवेदन है कि मार्बल का एक कन्टेनर डिपो उदयपुर और चित्तौड़ के बीच में है क्योंकि बहुत लम्बे समय से इस बारे में मांग की जाती रही है और लाखों करोड़ों लोग इससे जुड़े हुए हैं। अगर आपने अपने बजट में भी कहा है कि कन्टेनर डिपो अगर जगह-जगह खोलने की आवश्यकता होगी तो खोलेंगे। वहां एक खेमली जगह है, अगर वहां मार्बल का कन्टेनर डिपो खुलता है तो उदयपुर, चित्तौड़ आदि के मार्बल उद्योग को इससे बहुत बड़ी राहत मिलेगी।

मैं समझता हूं कि रेलवे ओवर ब्रिज के बारे में अगर मैं बात नहीं करूंगा तो मैं अपने क्षेत्र के साथ न्याय नहीं कर पाऊंगा। हमारे इस क्षेत्र में ओवर ब्रिज के नाम पर कोई ओवर ब्रिज नहीं है। चित्तौड़गंज में हमारा बहुत बड़ा इलाका कुम्भानगर है, उस पर यदि एक रेलवे फाटक बनता है तो उससे जनता को बहुत बड़ा फायदा मिलेगा। उसी तरह से रामगंज मंडी, खैराबाद और मोडक क्षेत्र में ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। मोडक में भी फाटक बहुत ज्यादा बंद रहता है। मोडक में मंगलम स्वीट फैक्टरी भी है, फाटक बंद रहने से हजारों मजदूरों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि वहां भी ओवर ब्रिज बनाने का आश्वासन आप हमें देंगे। उसी तरह से रामगंज मंडी रंगपुर की हमारे ओवर ब्रिज हैं और भी कई समस्याएं हैं, ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Member, please conclude your speech.

**श्री श्रीचन्द कृपलानी** : सभापति महोदय, समाप्त ही कर रहा हूं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Kriplani, you have already exhausted the five minutes allotted to you to speak in the House on this issue. Actually, you have taken up more than 10 minutes.

SHRI SRICHAND KRIPLANI : Sir, I would request you to give me two more minutes to speak on this issue. अगर आप कहें तो मैं ले कर दूं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can lay it.

**श्री श्रीचन्द कृपलानी** : ठीक है, सर, ले कर देता हूं। लालू जी, मेरी कुछ डिमांड हैं, मैं आपसे निवेदन करता हूं,...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Kindly give other hon. Members of the House an opportunity to speak on this issue.

**श्री श्रीचन्द कृपलानी** : लालू जी, मेरा आपसे निवेदन है कि आपने जो उदयपुर-बनारस रूट के बारे में आपने जो उनको आश्वासन दिया था, वहां चित्तौड़गड़ की स्पेसिफिक नगरी है, वहां हिन्दुस्तान की कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जो वहां न रुकती हो, निश्चित रूप से आप उस

बात को अभी तक अपने ध्यान में रखे हुए होंगे, मैं आपको इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि, आपने उस दिन कपासन में हमने आपको रोका था और आपने वहां ट्रेन चलाने की घोाणा की थी। आपको मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि वह ट्रेन वहां रुकने लग गई है। बाकी जो बातें की हैं, वे भी आप शीघ्र पूरी करेंगे, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

***<u>स्टोपेज</u>**

**1.** जयपुर-बैंग्लोर, जम्मूतवी व फ्रंटीयर मेल तीनों ट्रेनों का स्टोपेज रामगंज मंडी में किया जाए क्योंकि यहां पर मार्बल व धनियां की सबसे प्रसिद्द मंडी में लोगों और व्यापारियों को आवागमन में काफी कठिनाई होती है।

**2.** जयपुर सुपर व इंटरसिटी को मौडक पर स्टाप किया जाए। यहां पर सीमेंट के काफी उद्योग स्थापित हैं जिससे व्यापारी वर्ग को काफी कठिनाई होती है।

**3.** मेवाड़ एक्सप्रेस (उदयपुर-जयपुर) का स्टोपेज फतेहनगर, कपासन, पारसौली, बस्सी बूंदी आदि जगह पर नहीं होने के कारण क्षेत्रीय जनता को असुविधा हती है। उक्त स्टेशनों पर मेवाड़ एक्सप्रेस (उदयपुर-जयपुर) का ठहराव निश्चित ही आवश्यक है।

**4.** उदयपुर-हजरत निजामुद्दीन (दिल्ली) आने वाली गाड़ियों का स्टोपेज मावली, बस्सी, बूंदी, पारसौली आदि जगहों पर किया जाए।

**<u>ट्रेनों के संचालन व दूरियां बढ़ाने के संबंध में</u>**

1. कोटा-जबलपुर के बीच ट्रेन नं. 1470 संचालित है, इसे उदयपुर तक बढ़ाया जाना आवश्यक है, विशेा रूप से चित्तौड़गढ़ में मार्बल की सबसे बड़ी मंडी से संबंधित रॉ मेटिरीयल वर्तमान में कटनी व सातना (म.प्र) से आ रहा है जिसे मार्ग पर अत्यधिक आवागमन रहता है।

2. कोटा-ग्वालियर पैसेंजर गाड़ी नं. 297 मैन्टेनेंस के लिए कोटा स्टेशन पर 10 से 12 घंटे तक खड़ी रहती है। इस प्रकार मेन्टेनेंस के समय में कमी कर इस ट्रेन को चित्तौड़गढ़ से संचालित किया जाए जिससे कि इसे मार्ग पर यात्रियों को यातायात सुविधा का लाभ मिल सके।

3. नीमच-आगरा के बीच हल्दीघाटी फास्ट पैसेंजर को कानपुर तक बढाया जाए। कानपुर व्यापारिक दृटिकोण से काफी समृद्ध है जिसके कारण राजस्थान के लोगों को व्यापारिक कारणों से कानपुर आना-जाना पड़ता है। इस ट्रेन का कानपुर तक विस्तार हो जाने से इस क्षेत्र के लोगों, व्यापारियों को काफी सुविधा होगी।

4. अहमदाबाद-धनबाद एक्सप्रेस को हावड़ा तक बढ़ाये जाने के लिए इस क्षेत्र के लोगों द्वारा समय-समय पर मांग की जाती रही है। यह भी अति आवश्यक है क्योंकि इस ट्रेन से हावड़ा तक जाने से कलकत्ता आने-जाने वाले लोगों को सीधी रेल सुविधा उपलब्ध हो सके।

---

*…..* This part of the speech was laid on the Table.

**रेलवे ओवर ब्रिज एवं अंडर ब्रिज**

**1.** चित्तौड़गढ़-कुम्भानगर, रेलवे क्रासिंग पर ओवरब्रिज के लिए रेलवे से बजट स्वीकृति की आवश्यकता है।

2. रामगंज मंडी खैराबाद, ओवरब्रिज बनाया जाए। रेलवे फाटक के अधिकतर समय बंद होने के कारण जनता को आवागमन में काफी कठिनाई होती है।

3. मोडक में फाटक बंद होने से लोगों को काफी कठिनाइयां होती है। यहां पर ओवरब्रिज होना अति आवश्यक है।

4. फाटक नं 102 (बड़ौली घाटा) तथा अजौलिया का खेड़ा धोसुंडा व पाड़ौली (कपासन) आदि के रेलवे फाटक बंद होने से जनता को आवागमन में कठिनाई होती है, यहां पर कर्मचारी नियुक्त कर फाटकों को खोला जाए ताकि आवागमन करना सुलभ हो सके।

5. रामगंज मंडी में झलावाड़ गेट नं. 76 पर फाटक बंद कर दिया गया है। इसलिए कर्मचारी की नियुक्ति कर फाटक को खुला रखा जाए ताकि लोगों की कठिनाई दूर हो सके।

6. रंगपुर (रामगंज मंडी) में ओवरब्रिज का कार्य धीमी गति से चल रहा है। कृपया परीक्षण करा कार्य को गति देकर शीघ्र ओवरब्रिज का निर्माण कार्य पूरा कराया जाए।

7. गेट नं. 108 के पास ओवरब्रिज बनाने के लिए स्वीकृति जारी हो गयी है लेकिन कार्य शुरू नहीं किया गया है। कृपया जनभावना के अनुरूप तत्काल ओवरब्रिज निर्माण का कार्य शुरू किया जाए।

**मार्बल कन्टेनर डिपो के संबंध में।**

चित्तौड़गढ़ एवं उदयपुर सहित आसपास के क्षेत्र में मार्बल उद्योग की काफी प्रगतियां हैं। यह क्षेत्र मार्बल मंडी के रूप में विख्यात है। यहां से पूरे देश में मार्बल सप्लाई की जाती है। इसके अलावा पड़ौसी देशों को भी मार्बल का निर्यात किया जाता है। इन्हीं बिन्दुओं को दृटिगत रखते हुए उदयपुर एवं चित्तौड़गढ़ के बीच खेमली स्टेशन को कन्टेनर डिपो के लिए चिन्हित किया गया है। यहां कन्टेनर डिपो बन जाने से मार्बल का व्यवसाय बढ़ेगा और रेलवे को भी अच्छे राजस्व की प्राप्ति होगी। इस संबंध में मार्बल उद्यमियों एवं इनके संगठनों द्वारा भी मार्बल कन्टेनर डिपो बनाए जाने की पुरजोर मांग की जाती रही है, इस कार्य को शीघ्र करने की कृपा करें।

आशा है कि आपके माध्यम से जो बात मैंने माननीय मंत्री जी के समक्ष रखी है। मुझे विश्वास है कि मंत्री जी आशा के अनुरूप ध्यान देंगे तथा इन समस्याओं का समाधान शीघ्र कराएंगे।

**कम्प्यूटराइज आरक्षण**

1. कोटा में डकनियां स्टेशन का विस्तार कर मॉडर्न स्टेशन बनाया जाए।

2. कोटा शहर की बढ़ती आबादी और लगभग 40 हजार बाहर के विद्यार्थी कोचिंग के लिए कोटा आते हैं, इनके लिए पांच नए आरक्षण टर्मिनल बनाए जायें, जिससे आरक्षण में इन्हें सुविधा मिल सके।

3. रावतभाटा परमाणु ऊर्जा केन्द्र देश में महत्वपूर्ण स्थान रखता है। यहां पर रेलवे आरक्षण केन्द्र नहीं होने की वजह से क्षेत्रीय जनता व अधिकारियों को काफी परेशानी होती है। अतः रावतभाटा पर भी आरक्षण केन्द्र खोला जाए।

4. रेलवे स्टेशन चित्तौड़गढ़ पर स्थित कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र को जब प्रारंभ किया गया था उस समय यहां वी.आई.पी. विंडों शुरू किया था, जिसे बाद में बंद कर दिया गया। स्टेशन पर वी.आई.पी. सुविधा को मद्देनज़र रखते हुए विंडों को पुनः प्रारंभ करावें।

**निम्बाहेड़ा एवं रामगंज मण्डी रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र स्वीकृति के संबंध में**

1. रेलवे स्टेशन निम्बोहड़ा पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नितांत आवश्यक है, यहां जे.के. सीमेंट फैक्टरी सहित पत्थर की खदानें एवं कई छोटे बड़े उद्योग धंधे संचालित हैं साथ ही यह निम्बाहेड़ा के पास ही स्थित प्रसिद्ध कृण धाम सांवलियात्री में प्र ातिदिन हजारों श्रद्धालुओं से लोगों को भारी परेशानी होती है इसलिए यहां शीघ्र कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराए जाने का कट करें।

2. रामगंज मण्डी कोटा जिले का प्रमुख व्यावसायिक नगर है। व्यापारिक कारणों से स्थानीय लोगों के अलावा बाहरी लोगों का आना-जाना लगा रहता है। इस रेलवे स्टेशन से होकर विभिन्न एक्सप्रेस लम्बी दूरी की अनेक गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं होने से इस मार्ग के साथ-साथ अन्य जगहों पर जाने वाले लोगों को सीधी आरक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं होती है। अतः रामगंज मंडी में रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध करायी जाए।

## अतिरिक्त स्लीपर कोच जोड़ने की व्यवस्था

1. नीमच से दिल्ली लिंक एक्सप्रेस नं. 9019 जिसमें कोटा से देहरादून के लिए यात्री सुविधा उपलब्ध करायी गयी है। मेवाड़ वासियों की विशेा रूप से मांग है कि इस गाड़ी में नीमच से देहरादून, हरिद्वार तक के लिए एक स्लीपर कोच जोड़ा जाए जिसे हरिद्वार तक के लिए यात्रा सुलभ हो सके। साथ ही उक्त गाड़ी को चित्तौड़गढ़ से उदयपुर तथा चित्तौड़गढ़ से नीमच दो भाग में की जावे जिसे कि मेवाड़ व मालवा अंचल के यात्रियों को भी सुविधा का लाभ मिल सके।

## नयी रेल गाड़ियां

1. उदाचुर-जबलपुर वाया चित्तौड़गढ़-कोटा

2. उदयपुर से मुम्बई वाया कोटा, उदयपुर से मुम्बई वाया भीलवाड़ा, अजमेर

3. उदयपुर से ग्वालियर वाया कोटा-अन्ता शिवपुरी, उदयपुर से दिल्ली वाया हावड़ा, अजमेर

4. उदयपुर से आगरा वाया ग्वालियर कोटा, बूंदी, चित्तौड़गढ़ अन्ता शिवपुरी टूरिस्ट के नाम से नयी रेल चलायी जाए।

5. कोटा से जयपुर सुबह, कोटा से जयपुर शाम को नयी ट्रेन चलायी जाए।

6. उदयपुर से कोटा मार्ग पर प्रातःकाल के समय कोई गाड़ी नहीं है, जिस कारण मेवाड़ व हाड़ौती क्षेत्र में यात्रियों व पर्यटकों को काफी कठिनाई होती है। अतः उदयपुर से कोटा मार्ग पर प्रातःकालीन नयी रेल सेवा प्रारंभ की जाए, जिसका सभी स्टेशनों पर ठहराव किया जाए।

7. चित्तौड़गढ़ से उदयपुर के लिए दोपहर 2.00 बजे के बाद रेल सुविधा नहीं होने के कारण लोगों को काफी परेशानी होती है। अतः चित्तौड़गढ़ से उदयपुर के लिए सांय 4.00 बजे, शाम 7.00 बजे दो लोकल ट्रेन संचालित की जाए।

8. रतलाम से चित्तौड़गढ़ के लिए रात्रि 12.00 बजे से प्रातः 7.00 बजे के बीच में कोई ट्रेन नहीं है। अतः प्रातः 5.00 बजे रतलाम से चित्तौड़गढ़ के लिए नयी ट्रेन चलायी जाए।

9. उदयपुर से गोवाहाटी के बीच वाया कोटा-टूण्डला-मुगलसराय-पटना, बरौनी-कटिहार-न्यू जलपाइगुड़ी नयी ट्रेन संचालित की जाए, इससे बिहार एवं उत्तर प्रदेश के इस क्षेत्र में रहने वाले लोगों को काफी सुविधा होगी एवं रेलवे विभाग को भी अच्छा राजस्व की प्राप्ति होगी, क्योंकि बिहार एवं उत्तर प्रदेश के काफी लोग इस क्षेत्रों में रहते हैं।

10. उदयपुर-चैन्नई एवं उदयपुर-त्रिवेन्द्रम के बीच साप्ताहिक रेलों का संचालन भी नितांत आवश्यक है क्योंकि उदयपुर से दक्षिण भारतीय क्षेत्रों के लिए कोई भी रेल सुविधा उपलब्ध नहीं है।

MR. CHAIRMAN : Now, I give the floor to Shri S.K. Kharventhan. You can come to the front and speak. Why do you remain in the back? You can come to the front and speak. You must complete your speech within five minutes.

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): I thank you, Sir, for giving me this opportunity. On behalf of my Congress Party and on behalf of my respectful leader, Shrimati Sonia Gandhi, I congratulate our hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, hon. Velu ji and hon. Rathwa ji, for presenting a popular Budget.

In this country, the first train was flagged off on 16.4.1853 between Bombay and Thane covering a distance of 84 kilometres. Now, the trains cover around 65,000 kilometres and nearly 1.6 crore people travel everyday in these trains. Fourteen lakh employees are working in Railways, and this year, the dividend is Rs. 11,000 crore. It is the success of this Government. I want to mention certain special features in this year's Budget.

- There is no increase in the passenger fares;
- Charges on monthly and quarterly season tickets have been reduced in super-fast trains;
- Reduction in First and Second A.C. fares by 18 per cent and 10 per cent respectively;
- Over 200 Mail and Express trains to be made super-fast;
- Four popular trains to have world-class passenger amenities;
- No across the board increase in freight rates;
- Ceiling for booking luggage in brake vans removed;
- Air-conditioned *'Garib Rath'* introduced as a pilot project;
- Grameen ticket booking service for unemployed rural youth;
- Jan Sadharan Ticket Booking Scheme introduced and unemployed youth to man prepaid UTS counters.
- 50 per cent concession to farmers and milk producers travelling for training purposes;
- 50 per cent concession to victims with loss of limbs for transplantation of artificial limbs; and,
- Upgradation of passengers to next higher class extended to in all Rajadhani, Mail and Express trains;

Moreover, the number of coaches in passengers trains are going to be increased. There are so many other important features in this.

- The contribution to staff benefit raised nine times, from Rs. 26 to Rs. 226 per employee; and,

- Food made available to running staff at nominal rate.

These are all the important schemes. During the NDA regime, in the Budgets presented between 1999 and 2004, Tamil Nadu was totally neglected. For example, I want to mention that in 1999-2000, 14 new trains were sanctioned, but none to Tamil Nadu. In 2000-01, 19 new trains were sanctioned, but no project was sanctioned for Tamil Nadu. In 2001-02, 24 new trains were sanctioned, but none was given to Tamil Nadu. Same is the case in 2002-2003 out of 27 additional Express trains that were sanctioned, only one was given to Tamil Nadu. In this way, Tamil Nadu was totally neglected.

I want to thank the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, for sanctioning at least nine new trains and extension of seven trains. The frequency of the trains also increased. He also sanctioned gauge conversion of three new projects, and also two new railway line survey works were sanctioned. Last year, 2005-06, six survey projects were sanctioned for Tamil Nadu, out of which, one pertains to my constituency, that is, Erode-Palani *via Dharapuram*. This survey is in progress. I would request the hon. Minister to expedite the survey and sanction the project immediately. Furthermore, I would request that the survey of Madurai-Kottayam Project be completed as early as possible. More funds have to be allocated for the on-going projects like doubling of broad gauge line between Madurai to Dindigul; then broad gauge conversion work on Tenkasi-Sengottai-Punaloor line should be completed at the earliest. I would request the Minister to extend a few Express trains, that is, Jodhpur-Chennai Express to be extended up to Nagerkoil; Hyderabad-Chennai Express to be extended up to Madurai. The frequency of certain trains has to be increased, that is, Kanyakumari-Howrah Express, at least, three times in a week; Madurai-Nizamuddin Sampark Kranti Express, at least, thrice a week; and Chennai-Tenkasi-Pothigai Express daily.

On behalf of my constituency, I want to mention only one point.

MR. CHAIRMAN: You can give it in writing or give it to the Minister, who will look into it.

SHRI S.K. KHARVENTHAN : Sir, there are two important pilgrim cities. Madurai in Tamil Nadu and Tirupati in Andhra Pradesh are very important pilgrim centres. I would request the hon. Railway Minister to sanction a new express train between Madurai and Tirupati. I would request the hon. Railway Minister to introduce a Jan Shatabdi Express between Chennai and Madurai. A new super-fast express train between Madurai and Bangalore is very essential and it must be introduced. Mangalore and Tuticorin are important ports. Therefore, an Inter-Port express train between Tuticorin and Mangalore must be introduced. Electrification work on Trichy-Tuticorin and Maniachi-Kanyakumari lines should be completed.

Doubling work on Maniachi-Kanyakumari and Chengalpattu-Tuticorin lines, and gauge conversion work on Mayiladuthurai-Karaikudi and Thiruthuraipoondi-Agasthiampalli lines must be sanctioned. Agasthiampalli is also known as Vedaranyam where salt Satyagraha movement took place. A lot of salt is exported from here. This is an important project.

Coimbatore is an important textile centre of India. People here are suffering badly because of non-completion of over-bridge work in Ondipudur for a long time. This work has to be completed at the earliest.

There is a proposal to widen the railway gate near Hopes College in Coimbatore town The State Government has already allocated Rs.3.5 crores for this work but the work is yet to be started. I would request the hon. Minister to sanction this work as early as possible.

I would like to thank the hon. Minister of Railways for sanctioning 100 community halls throughout the country for railway employees. One such community hall must be sanctioned in my Constituency and it should be constructed in Palani town.

Oddanchatram is an important town in my Palani Constituency where Gandhi Nagar is on the other side of the railway land with nearly 25,000 people residing there. They are reaching their houses from NH-209 through the railway land only. A proposal is pending to lease out a portion of the land for the purpose of construction of a road. I request the hon. Minister to sanction this lease keeping in view the welfare of Gandhi Nagar people.

I once again thank the hon. Minister for sanctioning this year at least a few projects for Tamil Nadu. Thank you.

*Dindigul-Palani-Udumalpet-Pollachi-Palaghat and Pollachi-Coimbatore gauge conversion work is a long pending demand of the public. Palani is a holy place and abode of Lord Karthik. A large number of devotees are coming to this temple throughout the country. The hon. Minister announced to include this project in this Budget. I would request the hon. Minister to include this project and allocate necessary fund to complete the gauge conversion work. In my constituency, Nandavanappatty is one of the wards in Ayakudi Special Village

---

*……..* This part of the speech was laid on the Table.

Panchayat. In between Nandavanapatty and NH 209, there is a railway line. Through the railway line only people are reaching their dwelling houses. Now the Southern Railway has put a gate and locked. People are suffering. I would request the hon. Minister to pass an order to open the gate for road traffic and help the public of Nandavanapatty village.*

SHRI HITEN BARMAN (COOCH BEHAR): Hon'ble Chairman, Sir, on behalf of my Party, All India Forward Block, I support the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav but I would like to draw

the attention of Hon'ble Minister to a few points. I represent somewhat a very backward area of West Bengal. Approximately 2 crores of people stay in the six districts of that region which is surrounded by Nepal, Bhutan and Bangladesh. The socio-economic condition of the area is very poor. Since Independence, this part of the State has been neglected in every Budget. Same is the case in this year's Railway Budget. For instance, Hon'ble Minister has introduced new trains to connect big cities like Kolkata – Delhi – Mumbai, but there is no proposal to introduce new trains in this route. No time limit has been fixed to complete the pending projects; nor is there any enhancement in the budgetary allocation. NewJalpaiguri – New Bongaigaon meter-gauge line will be converted into broad-guage and Alipurduar Bamanhat line will be inaugurated as branch line in March, 2006. But the work is still pending. We do not even know as to when it will be completed. The survey work of doubling the New Jalpaiguri – Cooch Behar line was started a year ago but it is yet to be finished. As a result the Assam-bound trains are not being able to reach their destinations in time.

In the last Budget Rs.50,000/- was allocated for the survey work of Haldibari – Mekhliganj track but the work is yet to be undertaken. The allocation for Mainaguri – Jogikhoba track has been brought down to Rs.35 crores from Rs.50 crores, and nothing has been said about its completion date. I urge upon the Minister to allocate more funds for the pending projects and to adopt time-bound measures.

---

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

Secondly, three places of my constituency Cooch Behar viz. Bamanhat, Changrabanda and Haldibari – were connected to Bangladesh in the pre-Independence era also. As of now this railway line remains disconnected. According to the SAARC treaty, the international trade among Bhutan, India and Bangladesh is being carried out through Changrabanda checkpost, by road. However, the distrance between the Indian Railway Station Changrabanda and Bangladesh Railway Station Burimari is only 500 yards. If this distance is covered by rail network , then the area will be highly developed. The people of Cooch Behar will then be able to reach Kolkata in just 8 hours.

I would like to put forth certain proposals now. Sealdah – Alipurduar Superfast train should be introduced; North Bengal Express that runs thrice a week now should be made a daily train; New Jalpaiguri – New Cooch Behar Inter-city Express should be introduced; the Railway Department should also give permission to the State Government to build a market complex in the area earmarked for this purpose in Jalpaiguri Railway Station.

With these words I conclude.

SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL): Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget for the year 2006-07. I would like to put on record the appreciative measures initiated by the hon. Railway Minister to have presented the Budget before the House for the third consecutive time without increasing the fares. Even the passengers who prefer flight services shall be attracted towards railways. Our Railway Minister has set up a record by way of extending railway concession facility to the tune of 50 per cent to farmers and milk producers who may be going to attend training programmes to different parts of the country. The Budget also spells out the efforts on the part of the Railways to increase passenger amenities. I earnestly and sincerely place on record my appreciation for the pro-people measures by the Ministers of Railways, Shri Lalu ji and Shri Velu ji.

At this juncture, I would like to give a word of caution also to the Railway Minister that we should not go in for privatisation in various services pertaining to the operation of our Railways. I would like to remind the hon. Railway Minister of his promise before this august House that he would not go in for privatisation. At that point of time, the people of the country were very happy with those announcements. Now, I would like to point out that privatisation is sought to be resorted to in certain services. These announcements by the Railway Minister come in the way of the commitment and the joy he gave us earlier.

Judging the efficient railway operation as a better utility service does not merely rest with verification of income and expenditure. Profit and loss account is not important. Railways continue to remain the biggest employer in the country. Ensuring connectivity, ameliorating poverty and taking to its employees the welfare measures thereby to the public at large must continue to be the guiding principles of railways. So, I urge upon the Railway Minister to ensure that employment generation and creating job opportunities and avoiding ban on recruitment always remain a top priority.

Kashmir to Kanyakumari, the country is one. Kanyakumari is at the Southern tip of the country. It needs to be well connected with the rest of the country. Hence, I urge upon the Railway Minister to attach more importance to Kanyakumari and see that many important trains originate from there to more destinations. I would like to point out that this year's Budget does not spell out any arrangement or steps in this regard. In order to give a face lift to the railway stations in both Kanyakumari and Nagercoil, infrastructure facilities need augmentation. Lengthy platforms, stabling lines, pit lines, modern signal system are not there as such. Hence, the railway staff there are handicapped to handle even the minimum number of trains that are being operated from there. While heeding to the suggestion and while going in for adding on to the infrastructure in both the Nagercoil and Kanyakumari stations, as a part of it, he must also establish Parvathipuram Railway Station and all these are included in this Budget. The electrification work that is to be taken up right up to Thiruvananthapuram, must be extended up to Kanyakumari.

I would like to point out that the route Trivandrum-Chennai *via* Kanyakumari is a popular one attracting more passengers, earning more revenue for the Railways. Now, through this Budget, a new train is sought to be introduced. Considering the need of the people from tourism and pilgrimage point of view, this train may be made a daily express train. He must also take into consideration a large rush for this train service almost every time. Trivandrum-Chennai *via* Kanyakumari railway route must also be made a

double line route so that more trains and also freight services are effectively handled in this section. The aspirations of the people can also be met while increasing the revenues for the railways in a remunerative way. Between Madurai and Tuticorin, survey has been completed in March last to find out the feasibility for doubling work in that section. I request the Minister to go in for that project at the earliest. Currently, the doubling work pertaining to Madurai-Dindigul is on. The pending doubling work pertaining to Villupuram-Dindigul section and Madurai-Kanyakumari section may also be taken up considering the prospects in the better revenues for the railways. At this point of time, I would also urge upon the Railway Mniister to commence, the proposed Palliadi and Panakkudi level-crossing work immediately.

MR. CHAIRMAN : You can lay your speech.

SHRI A.V. BELLARMIN : I may be permitted to lay the remaining portion of my speech.

*From Kanyakumari, New Trains may be introduced to go to Coimbatore and Banglore. Kottayam passenger should be restored as before Kanyakumari Tiruchendur, Tuticorin, Rameshwaram, Nagapattium and Velankanni may be linked by a new coastal Railway route and new lines may be laid for this purpose.

Gauge conversion work is on in several places for more than a decade now. It is yet to be completed in Tamilnadu. Of all the pending length of meter-gauge section in Tamilnadu, only a small length is to be converted as a broad-gauge railway line in this financial year. Considering the backlog and the small length taken up this year, it appears total gauge conversion in Tamilnadu may take more than 10 years from now.

I would like to welcome the announcement by the Hon'ble Railway Minister to go in for electrification of Villupuram-Tiruchi section. Even after going in for this electrification, it would be much less then the national average of 27 per cent found in every State. Tamilnadu has got only 25 per cent as of now. Hence, I urge upon the Railway Minister to take up the electrification of Triuchi – Kanyakumari section also.

In order to ensure quality in service and to nip into the bud certain mishandling of affairs, vigilance officers are put on duty from among the railway

---

*……* This part of the speech was laid on the Table.

personnel to ensure better quality service. Such vigilance officers can be drawn from other services also. Thrift methods and conservation techniques can help railways to augment revenues. I would like to appreciate the efforts on the parts of the Railway Minister to recycle the scrap metals available in plenty. I would like to impress upon the Railway Minister to go in for this with a campaign to collect such scrap material available in many stations and along with tracks all over the country.

It is heartening to note that enough measures or on the anvil to upgrade safety and security in the operations of the Railways. In order to enhance the quality on safety and security, you must regulate the working hours of the running staff like the Drivers and Security and Satety personnel. They must be provided with adequate number of rest rooms, enough steps must be taken to fill the vacant posts as and when they arise. Modern signalling system must be installed all over.

In order to benefit the Railway employees, working in Kanyakumari section and in order to ensure medical facilities within the district, Referral hospital may kindly be established there.

There is a long pending demand even now from those employees or from those labourers, who were engaged in the railway construction and rail line laying works, to appoint them as regular employees. I request the Hon'ble Minister to look into and give them permanent employment.

Porters and good handling workers on contract basis must be provided with certain basic amenities like licence badges, guaranteed minimum wages and other available benefits to such employees.

Railway personnel must have recognised trade unions as democratic bodies with permitted balloting methods in the democratic process of elections. They must have secret polling rights.

Extending my support to this year's Budget, let me conclude my speech.*

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Sir, at the outset, thank you very much for giving me an opportunity to lay my speech on the Railway Budget. I would make a few points concerning my parliamentary constituency and my state of Karnataka.

I would like to state here that this is the third time I am participating in the debate on railway Budget. I have been insisting on the construction of RoBin Haveri Railway Station at 395.60 km. But so far this project has not been taken up. In this regard, the hon. Minister of State for Railways. Shri Velu has informed me that he had already instructed the General Manager, South Western Railway, Hubli personally. But the official authorities have not taken into consideration this issue seriously so far. The only thing which they have done is that they had asked their subordinate engineers and DRM, Mysore to look into the matter.

Related to the above, I would like to state that there is one RuB near Haveri Railway Station. Though the opinion of the Railways is that there is a need to construct RoB, as they had already constructed RuB, the Department is not in a position to spend the entire amount for the construction of RoB project. In fact, the General Manager, south Western Railway, Hubli has informed me over phone that this is the status. But I would like to assert here that this is the mistake of the Railway authorities totally. In 1996, this line was hurriedly converted from meter guage to the broad guage. At that point of time, RuB was constructed at a far away place from the Haveri Railway Station by breaking the way of railway level crossing from Hanagal to Havanur via Haveri State Highway. They have not constructed where it was required and it is not technically feasible. To be precise, they have deviated from the place where it is required with the result water is stagnating in RuB. It has become very difficult for the people using this RuB.

* The speech was laid on the Table.

I would like to state here that Haveri is a District Headquarters and in rainy reason, no vehicle can pass through this Rub. Iron Ore and Manganese carrying vehicles ply in this RuB. A number of farmers tractors, carts, vehicles bring food grains. There is also a APMC Yard by the side of the Haveri Railway Station. It has put the farmers in great difficult. Moreover, there is a great demand form Haveri Town for the last 10 years. Since the conversion of meter guage into broad guage or construction of RuB, general public too are put to inconvenience. This matter has been raised by me early twice. This is the third time. Public were agitating and lodged a number of complaints but no action has been initiated to resolve the suffering of the public and farmers.

As stated earlier, a mistake has been committed by the Railway authorities in constructing RuB far away form where it is required. Hence, I would request the hon. Minister to construct RoB at Haveri Railway Station as there is an absolute necessity to construct a RoB at Haveri Railway Station, which is a District Headquarters. On behalf of the Government of Karnataka I would like to assure that is would provide 50% has to be borne by the Railway authorities. I would request the hon. Minister to give top priority for this project.

Secondly, there is a need to construct a FoB at Haveri Railway Station. Last year, it was learnt that this project was sanctioned, but no construction work has been taken up so far. Hence, I would like to request the hon. Minister to take up the work immediately as Haveri is a District Headquarters. At present, there is no shelter for those who want to cross form platform to another at the track. It has been creating a lot of hurdles, particularly for the children and elders when they want to cross over.

Thirdly, rising of platform in Yalivigi Railway Station, which is situated in Sevanur Taluk Headquarters. There is also a demand for rising of the platform in Gudagiri Railway Station in Kundagol Taluka. I hope, the hon. Minister would consider these two demands of the people of my parliamentary constituency.

Fourthly, a demand for the stoppage of Dharwad-mysore Train at Yalavigi and Byadagi Railway Stations is pending for a long time. By announcing stoppages at these two important places, Railways would earn more revenue as Byadagi is an international chilli marketing centre and crores worth of chillies are exported every day from Byadagi.

Fifthly, there is also a demand for the construction of FoB at Ranebennur. This demand is a long pending demand. I urge the hon. Minister to consider this request on a war-footing.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister that the general Manager, South Western Railway has called a meeting in Mysore on 18.02.2006 but the same was postponed. In fact, the officials have not conducted any meeting with the MPs to know the problems of the respective constituencies. Henceforth, at least once or twice a year, a meeting with the officials should be called before the

presentation of the Railway Budget as it would help the MPs to highlight the problems being faced by the people of their respective constituencies.

Sir, the South Western Railway Headquarters is situated at Hubli but the Divisional Railway Manager (DRM) office is located at Mysore. Here is a huge distance of about 400 kms between these two places. In this regard, my considered opinion is that Haveri district from Hubli to Harihar may please be included under the jurisdiction of DRM at Hubli by bifurcation it from Mysore as the present set up is creating a lot of inconvenience not only to the administration but also to the general public.

A railway line between Ankola Railway Station and Hubli has been sanctioned long back but the work is yet to start. My fervent request is that this project should be taken up at right earnest.

Same is the case with Gadag and Sholapur. Hence, I would request the hon. Minister to take this project too and implement them.

There is a demand for the introduction of the railway service connecting Gadag-Sholapur-Kumatat via Bankapur crossing which is on NH-4 in the Western Ghats through the coastal area. New survey should be conducted for this purpose.

As the august House and the hon. Minister is aware, Varanasi is known for the temple of Kasi Viswanath. Many South Indians, particularly form Karnataka, visit Varanasi all through the year on Yatra or pilgrimage. People of Karnataka have been demanding again and again to start a new train from Varanasi to Bangalore via Hubli. As it is the genuine demands of the large section of the people of Karnataka, I hope the hon. Minister would introduce a train form Varanasi to Bangalore vie Hubli immediately.

I represent the State of Karnataka. The amount provided for Karnataka in the Railway Budget is insufficient in terms of volumes and area.

There are a number of backward areas in my State, Karnataka where the need for taking the railway network is essential. If the hon. Minister is really interested in helping the poor and neglected sections of society, he should increase the network, not only in my State, in particular, but in other States as well, in general.

I conclude my speech with the hope that the hon. Minister of Railways would give topmost priority to the problems mentioned by me in my speech as they are long-pending issues concerning the genuine demands of the people of my constituency and implement it as early as possible. Thank you very much.

Bangalore-Chennai route is double between Chennai and Jolarpet only. The other half of the route i.e. between Bangalore and Jolarpet is only a single line. The trains which come from New Delhi i.e. Karnataka Express and Rajdhani Express run on double line all the way but as soon as they enter Karnataka State they have only a single line. What a contrast?

The Hon'ble Minister has ordered to re-route the 2649/2650 Karnataka Samparka Kranti Express to run via Itarsi, Manmad, Pune, Habli, Arasikere, Yeshwantpur twice a week. This will not cater to the needs of the people of Karnataka. I request him to make this a daily train as there is heavy rash on this route.

Setting up of South western Railway Zone is another very old demand of the people of Karnataka. We are urging the Union Government for the last 15 years to set up this Zone at Hubli. The total amount required for this purpose is Rs. 86 crores. This Budget has provided Rs.12.2 crores only. At this rate is will take another two decades to set up this South Western Zone at Hubli. This will be opposed by the people of Karnataka. They want this Zone to be set up immediately. Hence, I appeal to Shri Laluji to release the remaining Rs. 78.8 crores without any farther delay. I would also like to caution the Hon'ble Minister that if this amount is not released forthwith, then the people of Karnataka have already planned to take up RAIL ROKO AND DELHI CHALO and the situation is Karnataka Particularly in Northeren Karnataka will go out of control.

The Father of our Nation, Mahatma Gandhi did what he said but, our Railway Minister Shri Laluji said when Gandhiji did. He speaks very well. Now he has to concentrate on deeds and help the State like Karnataka be removing the imbalance which is prevailing there for the last several decades.

For this purpose I put forth the following urgent, genuine, justifiable and very long pending demands of the people of Karnataka.

(1) Start construction work of Bangalore METRO RAILWAY IMMEDIATELY

(2) Let there not be any more delay in setting up SOUTH WESTERN RAILWAY ZONE AT HUBLI

(3) NIZAMUDDIN-YESHWANTPUR Samparka Kranti Express should be made to run as a daily.

(4) LONG PENDING ELECTRIFICATION WORK IN KARNATAKA along with TRACK DOUBLING should be expedited very soon.

(5) ALLOCATE SUFFICIENT OR AT LEAST SUBSTANTIAL AMOUNTS to the ongoing Railway projects in Karnataka instead of sanctioning a meagre NAM-KA-VASTE amount like one lakh, two lakhs etc.

I wish and expect the Hon'ble Minister to respond positively to the above points and do justice to the people of Karnataka by removing imbalance which persisted in the State for a long time.

I thank you Sir, for giving me an opportunity to speak and with these words I conclude my speech.

SHRI PRAHLAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Respected Sir, I come from one of such States which always had the bitter taste of neglect and discrimination in the development of Railway infrastructure and facilities ie., Karnataka.

At the very outset I must say that for the first time the Rail Minister who till now had mask of Pro-rural India and Pro-poor changed to look more urban and plaza political one. Perhaps quite successfully exorcises by his colleague Finance Minister.

For the first time he has started speaking about cyber cafes, ATMs fast food joints and food plazas and being metamorphosed from Khadi for Railway staff and earthen. Tea cups to silicon language based avatar. It is really good development in so far as it is unfolding a real Laluji to the shagrin of equally hypo-critic left parties.

What made the Railway Minister to switch over to this sudden change only my left party colleagues to dig in constructively instead of giving out a futile threats like they could vote against this budget if the government doesn't budge their pressure.

I quite oftenly has been telling and again repeat that the Indian Railways is not just a biggest public enterprises carrying goods and people form one place to another and creator of assets. It is rather a symbol and reflection of socio. Economic and cultural edifice of the nation.

This august house is well aware that no other fabric brought out a socio-economic revolution in the country as the Railways did during the last 50 years.

I have been observing the Railway Budgets still my school days every year there used to be hike in the passenger and freight fares and tariffs. I understand the compulsions also which were pragmatic and were to be reflected in from one budget to another.

---

* The speech was laid on the Table.

As I have said earlier the Indian Railways is the symbol of socio economic and cultural messiah is more reflected in its gigantic functioning with as many as Rs. 1.50 Crores passenger travelling across the total track length of 65,000 KMs in as many as 14,000 trains. About 2.30 Lakh wagons carrying every day 1.30 million tones of goods.

Today the Railway Minister is claiming with this year's budget the plan outlay has touched its new ever highest of Rs. 23,475/- crores though he falled to explain convincingly where from and how this huge funds are mobilized. About Rs. 4100/- crores is said to be arranged from market borrowing but details are yet to be supplied A huge Rs. 7500/- crores to be supported by central exchequer. Out of Rs. 23.475/- Crores record plan outlay the Railway Minister has said the internally generated funds come to Rs. 10794 Crores, which is far less than even 50% of the total outlay not in good terms of real economy. The Railway Minister has claimed that this additional source will be mainly by increasing volumes of freight and passenger traffic with a reducing the unit cost. It is also said this can be achieved by achieved by increasing loading ratio per bogie from 4 to 8 tonnes and by this Rs. 5000/- Crores is said to be generated. But here nothing is said about the improvement in the infrastructure like sustainability of tracks ete. If internally generated resources to be compared with outside resources like budgetary support from the

central exchequer the ratio does not make good economic sense. The Railway Minister has also talked about generating resources by increasing the number of bogies to 190 popular passenger trains to compete the road transport. He has also much talked about the much competition. I don't understand with whom he is competing. Let it be elaborated. By increasing No. of bogies in the passenger trains and reduce in the AC Class fares, in what sense the Railway is giving quality service to the common people. Here I would like to suggest instead of talking about reducing the unit cost the efficiency of the railway should be improved by striking a balance in the fares and volume to increase the revenues.

GROWTH OF RAILWAY: About 85% existing Railway network was inherited by British. The total route length was 53596 KM during Independence. But from 1951 to 2002-03 another about 9544 route length was added to the length network which means the British where able to built about 54000 KMs lines in about 75 years with Independent India could be able to build a meager 9000KM in 55 years. Here the only question I would like to ask Hon'ble Railway Minister is how he is going to reconcile the idea of reducing unit cost without bringing improvement in the sustainability and quality of mainly tracks and other infrastructure. The Railway Minister owes an explanation to the nation.

Railway Minister talks much about the reduction of fares in AC and other lst class traveling. But what about the general class passengers the rural and poorer classes to commensurate the spending by the Govt. exchequer i.e., Rs. 7500 Crores.

Much is talked about the safety of passengers in terms of RPF giving protection. But the Budget is fully lost the sight in addressing the safely of the Rail journey i.e., providing an accident free traveling.

There have been series of accidents ever since Laluji took over the reigns of Indian Railways. But the Rail Minister has been successfully covering this inefficient part of the Railways by his ever-increasing popular sops. There is nothing in the Budge, which takes care of this important aspect. He cannot just wash his hands just by saying more RPF force be deployed for the trains.

There is no meaning in Lalu's boasting of a record plan outlay of Rs. 23,000 crores if these things continue to happen which naturally are the apprehensions given the kind management in the railways.

Laluji has talked much about the cyber cafes, ATMs, fast food joints and food plazas meant to be for AC traveling public. But what about the sanitation, the neatness, cleanliness a well attended coaches by Railway staff. The bogies run out of supply of water before the half way of journeys with the couch attendants and TTEs couch conductors sleeping as comfortably as the passengers emboldening the rats and cockroaches reigning the coaches even challenging the passengers to take them on even in AC and lst class coaches. It would be better I suggest if the Railway Minister can use his ingenious mind to fight these cockroaches and rats in Railway bogies. Instead of ATMs, Food plazas, cyber cafes.

KARNATAKA IN BUDGET: The story of Karnataka especially its northern parts continue to be the story of missed opportunity in all respects.

Karnataka needs for completion of all its ongoing Railway projects like guage conversions, new lines and doubling of the tracks about Rs. 3400 crores but a microscopie 200 crores is allocated is self explanatory.

There is nothing in it, which even encourages the people to hope for the better. A routine funding has been made as in the past reflecting nothing constructive.

Hubli Ankola a dream project has been again let down with only a eye wash of 10 crores earmarked. No political will is reflected in assuring the people of the area that this project will be a reality in days to come. It is with great indignation I have to say that the Railways is literally playing with the emotions and aspirations of the people with regard to this project I ask Hon'ble Laluji what constructive steps he has taken to get the approval of the Environment Ministry for this project after it was rejected on some grounds in 2004. The guage conversion project of Sholapur-Gadag tells the same story, with Railway washing hands by earmarking Rs. 20 crores where as there is nothing about the cost escalation. I urge the Railway Ministry to complete this work without specking about the cost sharing by Govt. of Karnataka.

Out of total 55 new trains figured in the budget the State gets alms like three new trains with once again discarding the demands from north Karnataka parts for new Mumbai and Bangalore trains. In all there is no commitment in the budget about the completion of most of the ongoing projects. No reference about the new lines, doubling of Bangalore. Tumkur-Hubli, Vasco Talguppa which is to be in the offing for Manganese transportations and also connecting west coast with the inter land.

I am costrained to say in the above background that this budget is giving only rosy pictures of the Indian Railway. Till last two years the Railways run deficit but how come this year Rs. 11,000/- crores surplus. It is too good to be true, either it must be a window dressing of it or the Govt. is very trick fully hiding something!…… if the picture given is true I am happy and tell us only how it is possible, without there being a magic band.

Otherwise, I have to say on the lines of "Beware of ides of March" in the Julius ceieaser drama by Shakespear like "Beware of guiles of Lalu". More addressed to my left parties colleagues.

As far as Karnataka is concerned the total allocation requires for ongoing projects of newlines gauge conversions and line doubling is about 3600 while as a microscopic 202 crores is attached. If this meager allocation continues we need 20 years to accomplice all targets set. The details can be seen in the Railway Budget Speech.

I would also like bring it notice of Hon'ble Railway Minister that one Railway Computerised Reservation Counter has been proposed at Hubli (in Between city of Hubli – Dharwad) Karnataka. The proposal is pending from last one year. The decision in such small issue be taken at the earliest. Otherwise people will be put to hardship.

**श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) :** सभापति महोदय, मैं रेल बजट 2006-07 पर केवल प्वाइंटवाइज बोलूंगा। लालू जी हमारे रेल मंत्री हैं और बिहार से हैं। मैं उनके लिए शुभकामनाएं प्रकट करता हूं। वह सफलता के लिए नए-नए प्रयोगों के साथ आए हैं। उन्होंने वर्ा

2006-07 को रेलवे को मुस्कान और सेवा का वा घोाति किया है लेकिन मेरी मुस्कान छीन ली है। मैं आपसे मिला था, कटिहार से...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You may continue your speech tomorrow. Now, please be seated.

SHRI NIKHIL KUMAR CHOUDHARY : Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: There will be no 'Zero Hour' today.

The House now stands adjourned to meet again at 11.00 a.m. tomorrow.

**21.00 hrs.**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock*

*on Thursday, March 2, 2006/Phalguna 11, 1927(Saka).*

---

---

[R1]cd. by h

[R2]fd. by o1.e

[h3]Fd by p1

[ak4]Followed by r1

[R5]Fld by f2

[R6]cd. by 'y2'

[r7]Cd. by j3

[a8]Fd. by e4.doc

[R9]cd by e4

[lh10]Cd. by j4

[m11]ctd. by k4